Eisenbahnrechtliche Entscheidungen

und Abhandlungen.

Zeitschrift für Eisenbahnrecht

herausgegeben

von

Dr. jur. GEORG EGER

Regierungsrath.

XIX. Band.

BRESLAU.

J. U. Kern's Verlag

(Max Müller).

1903.

120

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen.

XIX. Band.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen

und Abhandlungen.

Zeitschrift für Eisenbahnrecht

herausgegeben

von

Dr. jur. GEORG EGER

Regierungsrat.

XIX. Band.

BRESLAU.

J. U. Kerns Verlag

(Max Müller).

1903.

Inhaltsverzeichnis des XIX. Bandes.

I. Entscheidungen.

II. Abhandlungen.

III. Literatur.

Besprechungen.

IV. Gesetzgebung.

V. Alphabetisches Sachregister.

VI. Quellenregister.

Entscheidungen.

Nr. 1. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 19. Dezember 1899.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X (1902). Nr. 2. S. 54.)

Oesterr. H.-G.-B. Art. 395, 424 (Int. Uebereink. Art. 31). Die Bahn haftet nicht für den Schaden, welchen ein Frachtgut durch die zur Beförderung desselben nicht geeignete Beschaffenheit des Wagens erleidet, falls der Aufgeber, welcher die Verladung besorgt, sich mit dem beigestellten Wagen zufrieden gibt und dessen Zustand nicht bemängelt.

Nach den Klageangaben soll das Verschulden der Bahn bloss darin gelegen sein, dass der dem Kläger beigestellte Wagen mangelhaft konstruiert war. Durch den gerichtlichen Augenschein und das Gutachten der Sachverständigen wurde allerdings bewiesen, dass der fragliche Wagen abweichend von den sonst auf den Linien der Beklagten im Gebrauche befindlichen Fleischwagen konstruiert und zum Fleischtransport auf grössere Entfernung bei warmer Witterung nicht geeignet war, dass er aber bei Temperaturen unter Null ohne jede Einschränkung gebraucht werden konnte.

Nun erfolgte die Wagenbestellung am 10. November 1894, zu einer Zeit, in welcher, wie schon das O.-L.-G. hervorgehoben hat, im Orte der Bestellung Temperaturen unter Null vorherrschend sind, während Kläger nicht einmal behauptet, viel weniger bewiesen hat, dass die Witterungsverhältnisse in dem Zeitpunkte der Wagenbestellung eine besondere Vorsicht geboten hätten. Demnach wurde mit Recht ein Versehen der Bahn darin nicht gefunden, dass der beigestellte Wagen mit keiner Ventilationsvorrichtung versehen war, und es kann Kläger auf diesen Mangel sich keineswegs mit Erfolg berufen, weil ihm nach Zeugenaussagen der Abgang der Ventilatoren vor der Verladung des Fleisches bekannt wurde, indem er zur Ermöglichung des Luftzuflusses ein Loch in der Wagendecke durchzuschlagen versucht und, nachdem

der Versuch misslungen war, die Verladung des Fleisches demungeachtet vorgenommen hat, ohne eine Abhülfe beim Stationsvorstande zu suchen; bei der Verladung ist er mit Ausserachtlassung der gewöhnlichen Vorsicht vorgegangen.

Nr. 2. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 28. November 1900.

(Röll, Eisenb. Entsch. Jahrg. 1900. S. 210. Nr. 72.)

Die Unfallsrente nach den Gesetzen vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, und vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, bildet kein Aequivalent für den durch das gemeine Recht gewährleisteten Anspruch auf Schmerzensgeld, und kann daher dieser Anspruch neben der Rente geltend gemacht werden.

Im Falle der auf einem Gemeinschaftsbahnhofe erfolgten Verunglückung eines Bahnbediensteten, welcher nicht in Diensten der an diesem Bahnhofe theilhabenden und an dem Unfalle schuldtragenden Verwaltung steht, kann der Verunglückte die letztere Verwaltung gemäss § 47 U.-V.-G. auf Schadenersatz klagen.

Wenn Jemand in schuldbarer Weise einen Anderen an dessen Körper verletzt hat, wird ihm durch das Gesetz (§ 1325 a. b. G.-B.) die Bestreitung der Heilungskosten des Verletzten und der Ersatz des entgangenen oder, wenn der Beschädigte zum Erwerbe unfähig wird, auch des künftig entgehenden Verdienstes auferlegt. Der § 1325 leg. cit. enthält aber auch noch eine weitere Auflage an denjenigen, welcher die Körperverletzung zu verantworten hat; er verpflichtet ihn „überdies“ zur Bezahlung eines den erhobenen Umständen angemessenen Schmerzensgeldes für den Fall, als der Verletzte ein solches verlangt.

Entspringt nun auch diese Verpflichtung, ebenso wie die Verpflichtung zum Schadenersatze einer und derselben Quelle, dem rechtswidrigen Vorgehen des Beschädigers wider die körperliche Integrität des Verletzten, so kann es doch nicht zweifelhaft sein, dass diese beiden Verpflichtungen ihrem Gegenstande nach von verschiedener Beschaffenheit sind.

Insbesondere erscheinen die Ausführungen der Revision der Beklagten, welche diesen Standpunkt aus der in der bezogenen Gesetzesstelle ausgesprochenen Unanwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, ableiten zu können vermeinen, darum verfehlt, weil der Anspruch auf ein Schmerzensgeld durch das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch begründet erscheint und keineswegs durch jenes Gesetz, welches übrigens vorwiegend processuale Bedeutung hat, gewährt worden ist, aus der Unanwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes daher wohl möglicherweise eine Erschwerung der betreffenden Rechtsverfolgung hervorgeht, keineswegs aber der Verlust eines im materiellen Rechte begründeten Anspruches folgen kann, welcher durch das in Rede stehende Gesetz überhaupt in keiner Weise eine Regelung erfahren hat.

Allein von einer Stellungnahme zu jener immerhin strittigen Frage darf im gegebenen Falle angesichts des Umstandes füglich Umgang genommen werden, dass das angefochtene Urtheil in der Beklagten eine „andere Person“ im Sinne des § 47 U.-V.-G. erblickt hat, sohin, die Richtigkeit dieser Auffassung des Berufungsurtheiles vorausgesetzt, auch vom Standpunkte der Revision der Beklagten die Vorschrift des oben bezogenen Al. 4 nicht mehr in Betracht kommen könnte.

Die Revision der Beklagten macht gegen jene Auffassung des Berufungsurtheiles den Revisionsgrund der Z. 4 des § 503 C.-P.-O. geltend. Allein mit Unrecht, denn die Beklagte hat zugestanden, dass der Kläger zur Zeit des Unfalles Bremser der St.-Bahn, sohin nicht ihr Bediensteter war, dass er zu ihr niemals in irgend einem Dienstverhältnisse gestanden ist, und dass sich der Unfall, dessen Opfer er geworden, auf ihrem Bahnkörper ereignet hat.

Als einem Bediensteten der St.-Bahn kann dem Kläger gegenüber nur diese Gesellschaft als Betriebsunternehmer, d. i. als der Unternehmer des Betriebes, in welchem er als Arbeiter beschäftigt war, in Betracht kommen (Ministerialverordnung vom 3. April 1888, R.-G.-Bl. Nr. 35) und erscheint sohin die Beklagte ihm gegenüber allerdings als eine „andere Person“ im Sinne des § 47.

Darauf ist selbstredend der Umstand, dass auf dem Rangirbahnhofe in A. eine gewisse Gemeinschaftlichkeit des Betriebes der St.-Bahn und der Beklagten stattgefunden hat, ohne jeden Einfluss.

Nr. 3. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 6. Dezember 1900.

Aus dem Umstande allein, dass ein Reisender beim Erheben von der Sitzbank mit der Hand zwischen Thür und Thürstock der offen stehenden Wagenthüre geräth, kann ein Verschulden des Reisenden an einem durch Zufallen der Thüre erlittenen Unfall nicht abgeleitet werden.

Diese rechtliche Beurtheilung der Sache ist aber nicht richtig, weil sie der erstrichterlichen Feststellung der Ergebnisse der Beweisführung, welche das Berufungsgericht seiner Entscheidung zugrunde zu legen hatte, nicht entspricht, und weil der Umstand, dass der Kläger beim Aufstehen von der Bank mit der linken Hand zwischen Thür und Thürstock gerieth, demselben als ein Verschulden oder Mitverschulden an der Verletzung nicht zugerechnet werden kann, da darin eine Ausserachtlassung gewöhnlicher Aufmerksamkeit, wie das Berufungsgericht meinte, nicht erblickt werden kann.

Vielmehr muss das erstrichterliche Urtheil, mit welchem die Beklagte zur Zahlung des Schmerzensgeldes und der Heilungskosten an

den Kläger verurtheilt wurde, als dem Thatbestande entsprechend und in dem Haftpflichtgesetze, sowie in § 1325 a. b. G.-B. begründet angesehen werden. Die Ansicht der Beklagten, dass vorliegend für die Zuerkennung des Schmerzensgeldes die gesetzlichen Requisiten des Dolus oder der culpa lata fehlen würden, da das Schmerzensgeld eine Sühne für erlittene Unbilden sein soll, ist im § 1325 a. b. G.-B. nicht begründet, wonach der Anspruch auf Schmerzensgeld kein besonders qualificirtes Verschulden voraussetzt.

Nr. 4. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 6. Dezember 1900.

(Röll, Eisenb. Entsch. Jahrg. 1900. Nr. 76. S. 234.)

§§ 6, 86 Eisenb.-Betr.-Regl. Lieferfristversäumung. Voraussetzungen für die Haftbefreiung der Eisenbahn.

Um bezüglich der Haftung für Versäumung der Lieferfrist den Befreiungsgrund des § 86 Betr.-Regl. in Anspruch nehmen zu können, genügt es nicht, dass die Eisenbahn beweist, die Einhaltung der reglementarischen Lieferfrist sei durch ein Ereigniss, welches sie weder herbeigeführt habe, noch abzuwenden vermochte (z. B. durch einen Tunneleinsturz), in dem betroffenen Verkehrsgebiete im Allgemeinen unmöglich gewesen, sondern es muss für jede Sendung speciell nachgewiesen werden, dass die Lieferfristüberschreitung in dem thatsächlich eingetretenen Ausmaasse nicht vermieden werden konnte.

Im Falle der Unfahrbarkeit einer Bahnlinie kann die dadurch herbeigeführte Anstauung von Gütern auf einer Hilfsroute nicht als ein Ereigniss im Sinne des § 86 Betr.-Regl. betrachtet werden, wenn die Eisenbahn nicht die Annahme neuer Sendungen zur Beförderung über jene Route in Gemässheit des § 6 Z. 2 und 3 Betr.-Regl. sistirt hat.

Nr. 5. Entsch. des Französ. Kassationshofes.
Vom 28. Januar 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 6. S. 190. — Bulletin de la Chambre de Commerce de Paris 1902. S. 190.)

Die Legitimation zur Klage aus dem Eisenbahnfrachtvertrag besitzt auch im internen französischen Verkehr nur derjenige, welcher im Frachtbrief oder im Récépissé als Aufgeber resp. Empfänger bezeichnet ist, und nicht auch der stille Auftraggeber. (Zu vergl. Art. 26 I. U.)

Auf den Récépissés ist B. als Empfänger bezeichnet. Ein Récépissé besitzt die nämliche rechtliche Bedeutung wie ein Frachtbrief. Der Frachtbrief bildet einen Vertrag zwischen den in demselben bezeichneten Personen. B. war also, als Vertragspartei, befugt, aus dem Frachtver-

trage gegen den Gegenkontrahenten, die Bahn, zu klagen, insbesondere auch auf Rückerstattung zu viel bezahlter Fracht. Mit Unrecht wird dem B. ein Mangel an rechtlichem Interesse entgegengehalten. Er war als Kommissionär verpflichtet, dem A. Rechenschaft abzulegen, und dieser war befugt, dabei gegen B. geltend zu machen, dass dieser die ihm, dem A., in der Rechnung belastete Auslage gemacht habe, ohne dazu verpflichtet zu sein. Das angefochtene Urtheil verletzt somit den Art. 101 des Handelsgesetzbuches.

Nr. 6. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 17./24. Mai 1901.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 49. S. 1.)

Reichsbeamt.-Ges. v. 31. März 1873. Rechtsweg für vermögensrechtliche Ansprüche der im Reichsdienst (Eisenbahndienst) angestellten Militairanwärter. Grundsätze des Bundesraths vom 7. und 21. März 1882.

Was die Statthaftigkeit des Rechtsweges anbetrifft, so ist davon auszugehen, dass wegen der im wesentlichen öffentlichrechtlichen Art der Beziehungen des Reiches (Staates) zu seinen Beamten für Ansprüche der letzteren aus ihrem Beamtenverhältnisse gegen das Reich (den Staat) grundsätzlich der Rechtsweg ausgeschlossen ist und nur insoweit für statthaft angesehen werden kann, als er ausdrücklich durch Gesetz zugelassen ist. Dies ist in dem Gesetze, betreffend die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten, vom 31. März 1873 (§ 149), dahin geschehen, dass für vermögensrechtliche Ansprüche der Reichsbeamten aus ihrem Dienstverhältnisse der Rechtsweg stattfindet. Hieraus ist zu entnehmen, dass nur solche vermögensrechtliche Ansprüche im Rechtswege verfolgt werden können, welche aus einem thatsächlich zur Entstehung gelangten Dienstverhältnisse, also aus einer durch Verleihung eines Amtes thatsächlich gegebenen Stellung des Beamten abgeleitet werden, nicht aber solche vermögensrechtliche Ansprüche, welche auf eine Stellung des Beamten gegründet werden, die demselben bei rechtmässiger Ausübung der Ämterhoheit des Reiches (Staates) hätte verliehen werden sollen.

Vgl. das Urteil des erkennenden Senates des Reichsgerichtes vom 14. November 1884, Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 12 S. 72 und 73.

Gesetzliche Vorschriften, durch welche für Ansprüche der Militäranwärter der Rechtsweg erweitert worden wäre, sind nicht ergangen, und die Anstellungsgrundsätze von 1882 enthalten in dieser Beziehung keine Bestimmungen. Demnach hat das Oberlandesgericht zutreffend diejenigen (vermögensrechtlichen) Klagansprüche wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges von der sachlichen Beurteilung ausgeschlossen, welche auf die Behauptung gestützt sind, dass der Kläger bereits am 1. April 1885

die Stelle eines Betriebssekretärs habe erhalten müssen. Denn insoweit sind die Ansprüche aus einem Dienstverhältnisse abgeleitet, welches in den hierbei in Betracht kommenden Zeitabschnitten thatsächlich nicht bestand.

Mit Recht hat das Oberlandesgericht . . . die Klagansprüche insoweit für unbegründet erklärt, als sie auf die Behauptung gestützt sind, dass den Militäranwärtern von dem Zeitpunkte ihrer Einberufung zu einem Dienstzweige ab mindestens das Einkommen der untersten etatsmässigen Stelle desselben gebühre. Insoweit beruhen die Klagansprüche auf der irrigen Auffassung, dass der Militäranwärter nach den vom Bundesrate erlassenen Anstellungsgrundsätzen ein unbedingtes Recht auf Einberufung zu einer etatsmässigen Stelle als seiner ersten Anstellung habe. Nach den Anstellungsgrundsätzen (vgl. § 13 und die Motive zu demselben) ist allerdings die endgültige etatsmässige Anstellung als die zu erzielende bleibende Versorgung des Militäranwärters angeordnet, nach deren Erlangung seine Berechtigung zur Bewerbung um Stellen aufhört (§ 13) und sein Civilversorgungsschein zu den Akten genommen wird (§ 24 Abs. 3). Bis er aber dieses, wegen des Andranges von Bewerbern in der Regel nicht sogleich zugängliche Ziel erreicht hat, ist ihm die Möglichkeit gegeben, diätarische oder vorübergehende Anstellung anzunehmen (vgl. Motive zu § 13).

Nr. 7. Entsch. des Oberlandesgerichts Graz.
Vom 5. Juli 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 62. S. 1582.)

I. Die freie Bewegung des Reisenden ist, sobald er die Eisenbahnfahrt angetreten hat, durch gesetzliche und reglementarische Vorschriften beschränkt.

II. An dem Unfalle, welcher einem Reisenden infolge seines diesen Vorschriften zuwiderhandelnden Verhaltens zustösst, trifft daher diesen allein das Verschulden.

III. Die Rechtsnachfolger des verstorbenen Verunglückten sind zur Fortsetzung des von demselben noch vor seinem Tode anhängig gemachten Entschädigungsprocesses und auch zur theilweisen Klageänderung berechtigt.

Nachdem aber gemäss § 22 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, der Aufenthalt auf der Plattform der Waggons während der Fahrt den Reisenden ausdrücklich untersagt ist, war in diesem Falle offenbar das eigene Verschulden des H. Ursache der Ereignung und der durch selbe herbeigeführten schweren Verletzung und ist die Eisenbahn-Unternehmung für diesen Schaden nicht ersatzpflichtig.

Aber selbst in dem Falle, als der Unfall sich nach der Klagedarstellung in der Station E. ereignet hätte, würde die Eisenbahn-Unternehmung keine Ersatzpflicht treffen, da auch in diesem Falle das

ausschliessliche Verschulden des Beschädigten an dem Unfalle aus den schon von der ersten Instanz angeführten Gründen angenommen werden muss.

Die Behauptung der Berufungswerber, dass ein Verschulden der Eisenbahn-Unternehmung vorliege, weil die Waggons nicht beleuchtet waren und sich auch ein Conducteur lange Zeit bei denselben nicht gezeigt habe, ist, falls auch diese Angaben richtig wären, nicht geeignet, ein Verschulden der Unternehmung festzustellen, indem einerseits der Mangel der Beleuchtung kein Grund zum Verlassen des Waggons überhaupt war und andererseits im Falle des Bedarfes das Bahnpersonale durch die Wagenfenster herbeigerufen werden konnte, was in der Stille der Nacht und in der notorisch einsam gelegenen Station E. ohne Schwierigkeit erreichbar gewesen wäre.

Bei diesen Umständen erscheinen die auch von den Berufungswerbern als unrichtig angefochtenen Feststellungen, dass Anton H. in geschlossener Gesellschaft gefahren sei und den Reisenden auch die Signalleinen zum Anfruf des Betriebspersonales zu Gebote standen, als ganz unwesentlich und unentscheidend.

Nr. 8. Entsch. des Handelsgerichts der Seine.
Vom 3. Oktober 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 6. S. 191. — Bulletin des Transports v. 1. Dezbr. 1901.)

Internat. Übereink. Art. 26. Aktivlegitimiert zur Klage aus dem Frachtvertrage ist der im Frachtbriefe bezeichnete Absender.

Herr Le Breton gab am 2. Dezember 1900 auf der Station Bayeux drei Kisten Warenmuster im Gewicht von 210 Kilo in gewöhnlicher Fracht an seine eigene Adresse bahnlagernd nach der Station Lourdes auf. Die reglementarische Lieferfrist lief am 15. Dezember ab. Das Gut langte jedoch erst am 8. Januar 1901 an, also mit einer Versäumnis von 24 Tagen.

Herr Le Breton ist Geschäftsreisender der Firma Gebrüder Le Montreer, welcher auch jene Muster angehörten.

Sowohl die Firma als auch ihr Reisender erhoben gerichtliche Klage gegen die Bahn auf Schadenersatz; jene verlangte Fr. 3267.35, der Reisende Fr. 160. Die Bahn anerkannte letztere Klage, bestritt dagegen die erstere, indem der Firma kein Klagerecht zustehe.

Das Gericht nahm Akt von der Anerkennung der Klage des Reisenden und wies die Klage der Firma ab. Die Begründung des Entscheides deckt sich im Wesentlichen mit derjenigen des französischen Kassationshofes vom 24. Mai 1897 (Zeitschr. f. d. int. Eisenb.-Transp. 1897, S. 841, 842). Die Firma hatte sich u. a. darauf berufen, dass gemäss einem Urteil

des französischen Kassationshofes vom 26. Oktober 1896 eine Firma, deren Reisender einige Musterkisten aufgegeben und welche alsdann wegen verspäteter Ankunft dieser Kisten die Bahn auf Schadenersatz belangt hatte, als aktiv legitimiert erklärt und mit ihrer Klage geschützt wurde. Das Handelsgericht macht demgegenüber in seinen Erwägungen mit Recht darauf aufmerksam, dass in dem citierten Falle die Musterkisten als Reisegepäck aufgegeben worden waren und der Gepäckschein den Namen des Aufgebers garnicht bezeichnet.

Nr. 9. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 9. November 1901.

(Allgem. Tarif-Anz. XXI. Nr. 22. S. 354.)

Wenn der beigestellte Waggon verunreinigt ist, haftet die Bahn für den Schaden, welcher durch die Uebertragung der Verunreinigung auf die Sendung entstanden ist, selbst wenn die Verladung durch die Partei erfolgte.

Das Gericht hat auf Grund des Gutachtens der Sachverständigen angenommen, dass sowohl die Packung als die Verladung der 62 Ballen Papieres eine ordnungsmässige war; ferner hat der Richter angenommen, dass der Schaden lediglich deshalb entstanden ist, weil die Bahn einen mit fettiger Substanz verunreinigten Waggon dem Kläger zur Verladung des Papieres beistellte. Die Berufung der Beklagten auf die Bestimmungen des § 77 Zahl 3 ist nicht begründet, weil der Schaden nicht durch die Verladung, sondern durch die Beistellung des am Boden verunreinigten Waggons enstanden ist. Selbst wenn die Verladung, so wie sie im vorliegenden Falle erfolgte, als eine mangelhafte angesehen würde, könnte sich Beklagte nicht auf § 77 Zahl 3 berufen. Nach dieser Bestimmung ist die Bahn nur dann von der Haftung befreit, wenn der Schaden aus der Gefahr der mangelhaften Verladung entstanden ist, beziehungsweise entstehen konnte. Der hier entstandene Schaden steht aber in keinem causalen Zusammenhange mit der Verladung. Das Cigarettenpapier wurde nicht deshalb beschädigt, weil es mangelhaft verladen wurde, sondern deshalb, weil die Bahn einen verunreinigten Waggon beistellte. Wäre der Boden des Waggons nicht mit Oel verschmutzt gewesen, so wäre die Sendung nicht beschädigt worden, wenn auch die Verladung noch so unordentlich und zweckwidrig vorgenommen worden wäre. Dass die Ansicht des Gerichtes, es bestehe kein Zusammenhang zwischen der Verladung und der Verunreinigung der Sendung mit fettiger Substanz, richtig sei, erhellt auch daraus, dass nach Ansicht der Sachverständigen und des Gerichtes die Verladung vorliegend ordnungsmässig war und trotzdem der Schaden eingetreten ist. Die Bahn ist allerdings der Ansicht, dass der Kläger, dem die Verla-

dung oblag, die Verladung in den verschmutzten Waggon nicht hätte vornehmen lassen dürfen, allein dem Kläger oblag nach dem Tarife bloss die Verpflichtung, die Sendung zu verladen, nicht aber die Tauglichkeit des Waggons zu prüfen.

Nr. 10. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 18. November 1901.

(D. Jur.-Zeitg. VII. Nr. 10. S. 251. Ziff. 41.)

Erstattungs- und Feststellungsklage bei Wegebauten.

Für einen Erstattungsanspruch aus § 56 Abs. 5 und 6 des Zuständigkeitsges. v. 1. August 1883 reicht es nicht aus, dass der Beklagte der öffentlich-rechtliche Wegebaupflichtige ist, und dass der Kläger behauptet, diese Wegebaupflicht seinerseits erfüllt zu haben. Notwendige Voraussetzung des Anspruchs ist daneben, dass eine der privatrechtlichen Anspruchsformen — Geschäftsführung ohne Auftrag, nützliche Verwendung, Bereicherung — hinzukommt. Fehlt es an einer derartigen civilrechtlichen Grundlage, so kann kein Erstattungsanspruch entstehen. Hier hatte die Klägerin nach den mehr gedachten Verträgen selbst alle Kosten der Pflasterung übernommen; es liegt also weder Geschäftsführung, nützliche Verwendung oder Bereicherung des Beklagten vor, noch irgend ein anderer Rechtsgrund, aus welchem die Klägerin die Erstattung der Kosten fordern könnte, welche nach den Verträgen gerade nicht dem Beklagten, sondern ausschliesslich der Klägerin zur Last fallen sollten. Bei dem § 56 Abs. 5 des Zuständigkeitsges. handelt es sich immer um die Feststellung, dass nicht der Kläger, sondern der Beklagte die Pflicht zur Unterhaltung des betreffenden öffentlichen Weges habe. Die Art der Unterhaltung kann nicht Gegenstand der Klage sein, sondern nur die Pflicht zur Unterhaltung. Der Dritte hat kein Recht, von dem Wegebaupflichtigen eine bestimmte Art der Unterhaltung zu fordern; dieses Recht steht nur der Wegepolizeibehörde zu. Der Dritte kann also auch keine Klage dahin erheben, dass der Beklagte eine Wegestrecke pflastere oder ein dort vom Kläger gelegtes Pflaster dauernd unterhalte. Die vorliegende Feststellungsklage, welche gerade diese unzulässige Feststellung einer bestimmten Art der Unterhaltung des von der Klägerin gelegten Pflasters bezielt, war deshalb ebenso hinfällig, wie die Erstattungsklage.

Nr. 11. Beschluss des Oberlandesgerichts Dresden.

Vom 10. Dezember 1901.

(Sächs. Arch. f. Bürgerl. Recht u. Proz. Bd. 12. Heft 3/4. S. 243.)

Erlöschen von Hypotheken im Falle der Enteignung auf Grund des Allg. Baugesetzes

vom 1. Juli 1900 § 76 Abs. 2; § 11 des G., die Gültigkeit der Lokalbauordnungen betr., vom 11. Juni 1868.

Die Entziehung des Eigenthums an einem Grundstücke im Wege der Enteignung erfolgt in der Weise, dass der Unternehmer, zu dessen Gunsten die Enteignung gereicht, dem Eigenthümer den vollen Werth des Grundstücks zu ersetzen hat; dafür erwirbt der Unternehmer das Grundstück frei von den aufhaftenden Rechten, so dass diese also durch die Enteignung erlöschen. Dieser Standpunkt, der dem Zwecke der Enteignung entspricht, liegt den sämmtlichen zur Zeit geltenden sächsischen Enteignungsgesetzen und so insbesondere auch dem Allg. Baugesetze zu Grunde. Nach § 76 Abs. 2 dieses Gesetzes bleiben für die von ihm vorgesehenen Fälle der Enteignung bis zum Erlass eines allg. Enteignungsgesetzes die Bestimmungen in §§ 9, 10 u. 11 des G. vom 11. Juni 1868, die Gültigkeit der Lokalbauordnungen betr., in Kraft, und nach § 11 des letztern Gesetzes können die Realberechtigten der Enteignung des Grundstücks nicht widersprechen, sondern sich wegen ihrer Rechte nur an die Entschädigungsgelder halten. Reichen die Entschädigungsgelder, wie hier, nicht zur Befriedigung der Realgläubiger aus, so verhält es sich ebenso wie im Falle der Zwangsversteigerung des Grundstücks, wo die Belastungen des Grundstücks unter Umständen gleichfalls erlöschen, ohne dass die Berechtigten dafür einen Ersatz erhalten. Die Berechtigten sind diesenfalls darauf angewiesen, durch Geltendmachung ihrer persönlichen Forderungen, die durch die Enteignung unberührt bleiben, Befriedigung zu suchen; die Hypotheken erlöschen durch die Enteignung ohne jede Rücksicht darauf, ob die von dem Erwerber des Grundstücks zu zahlende Entschädigung zur Befriedigung der Gläubiger hinreicht oder nicht. Das Bestehenbleiben eines Rechts am Grundstücke trotz der Enteignung kann nur in Frage kommen, wenn dies durch die Enteignungsbedingungen besonders festgesetzt ist. Eine solche Festsetzung liegt nicht vor.

Nr. 12. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 11. Dezember 1901.

(Allgem. Tarif-Anz. XXI. Nr. 24. S. 342.)

Internat. Uebereink. Art 6. u. 7. Die Folgen einer unrichtigen Bezeichnung der Bestimmungsstation im Frachtbriefe hat der Absender bezw. Empfänger zu tragen.

Es wurde schon vom ersten Richter auf Grund der übereinstimmenden Angabe der Streittheile festgestellt, dass es auf den Strecken der beklagten Bahn eine Station mit dem Namen „Rossitz“ (schlechthin) gar nicht gibt und dass die Frachtenstation für Rossitz bei Brünn, den Sitz der Firma D. K., die Station „Segen-Gottes“ ist.

Weiters liegt vor, dass der Absender des Gutes, W. S. in Kaba, in dem Frachtbriefe A die Bestimmungsstation „Segen-Gottes" nicht angegeben, sondern als solche die Station „Rossitz" bezeichnet hat, welche mit diesem Namen nur an der österreichischen Nordwestbahnstrecke besteht.

Diese Feststellungen haben im Berufungsverfahren keine Aenderung erfahren und sind sohin nach §§ 498 und 513 C.P.O. auch der Revisionsentscheidung zugrunde zu legen.

Sie reichen nun vollständig hin, die Abweisung des Klageanspruches zu rechtfertigen. Denn es war Pflicht des Absenders, in dem Frachtbriefe die Bestimmungsstation, id est: die Frachtstation des Bestimmungsortes genau und deutlich anzugeben (Art. 6 c I. Ue. und § 2, Alinea 4 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen).

Da er dies zu thun unterliess, trägt er nach Art. 7, Alinea 1 I. Ue. alle Folgen, welche aus der unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärung entstanden sind. Dahin gehören auch die ihm, respective dem Empfänger dadurch erwachsenen Frachtmehrauslagen, dass das Gut nicht nach „Segen-Gottes", sondern nach Rossitz (bei Pardubitz) dirigirt wurde.

Eine gesetzliche Verpflichtung des Bahnbeamten, undeutliche Frachtbriefe dem Absender zur Richtigstellung zurückzustellen, besteht nicht, und kann der erst in der Revision bezogene, eine solche Verpflichtung angeblich statuirende Erlass des Eisenbahnministeriums vom 27. Mai 1897, Z. 3960 III, umsoweniger berücksichtigt werden, als er für ungarische Bahnen keine Geltung haben kann, die Aufgabsstation aber in Ungarn gelegen ist.

Nr. 13. Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 13. Dezember 1901.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. III. Heft. 6. S. 172. Ziff. 24.)

§ 1 des Gewerbe-Unfall-Versich.-Ges. Die allmähliche Entwicklung eines krankhaften Zustandes stellt keinen Unfall dar.

Es kann dahingestellt bleiben, ob die Stelle, an der der Ehemann der Klägerin tot gefunden wurde, noch innerhalb der Betriebsstätte, auf dem sogenannten Kohlenwege liegt, denn es fehlt an den erforderlichen thatsächlichen Unterlagen dafür, dass der Tod in ursächlichem Zusammenhange mit dem Betriebe und dessen Gefahren steht, derart, dass ein plötzliches Ereignis im Betriebe unmittelbar oder mittelbar den Tod veranlasst hat. Die Thatsache, dass der Verstorbene innerhalb der Betriebsstätte tot gefunden ist und dass die Ursache des Todes nicht genau ermittelt worden ist, würde nur dann für die Annahme eines solchen ursächlichen Zusammenhangs ausreichend sein, wenn eine

erhebliche Wahrscheinlichkeit infolge der begleitenden Umstände dafür sprechen würde, dass eine Betriebseinrichtung die Ursache des Todes gewesen ist (Handb. der Unfallversicherung Anm. 37 und 47 zu § 1 des U.-V.-G.). Derartige Umstände liegen nicht vor. Der Verstorbene hat sich nach Beendigung seiner Arbeit nach Haus begeben und ist ausserhalb seiner Arbeitsstätte, auf einem Stein sitzend, in der Nacht vom 21. zum 22. Dezember 1900 tot aufgefunden worden, ohne dass Verletzungen sichtbar waren. Bei dieser Sachlage spricht die Wahrscheinlichkeit dafür, dass er infolge Ermüdung oder Unwohlseins sich hingesetzt hat, und dass dabei der Tod infolge irgend einer inneren Erkrankung eingetreten ist.

Unerheblich ist auch, ob der Verstorbene schon während der Arbeitsthätigkeit unwohl gewesen ist. Denn auch daraus würde noch nicht zu folgern sein, dass dies auf ein plötzliches mit dem Betriebe und seinen Gefahren zusammenhängendes Ereignis zurückzuführen ist. Nach der Darstellung der Klägerin selbst, die dahin geht, dass der anstrengende Dienst und dessen Einwirkung auf den Gesundheitszustand sich bereits einige Wochen vor dem Tode durch Brust- und Halsschmerzen und durch Kurzatmigkeit geäussert haben, ist es vielmehr wahrscheinlich, dass eine allmähliche Abnutzung der Körperkraft und eine allmähliche Verschlimmerung krankhafter Anlagen vorlag, die schliesslich den Tod zur Folge hatten. Eine derartige allmähliche Entwickelung eines krankhaften Zustandes stellt aber keinen Unfall dar.

Nr. 14. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 17. Dezember 1901.

§§ 29, 30, 18, 21 Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. Die gerichtliche Entscheidung darf sich nur auf dasjenige Grundstück beziehen, für welches der Entschädigungsfeststellungsbeschluss erfolgt ist, ausser im Falle des § 9. Ein Irrthum in der Grösse kann im gerichtlichen Verfahren behoben werden.

Nach dem § 30 in Verbindung mit dem § 29 des Enteignungsgesetzes findet der Rechtsweg gegen die Entscheidung des Bezirksausschusses über die Entschädigung statt, also soweit es sich um den Eigenthümer handelt, abgesehen vom Falle des § 9, gegen die Entscheidung des Bezirksausschusses über diejenige Entschädigung, die dem Eigenthümer für das in der Entscheidung als Gegenstand der Enteignung bezeichnete, genau individuell bestimmte Grundstück zu gewähren ist. Massgeblich für die Frage, für welches Grundstück dem Eigenthümer Entschädigung zu gewähren ist, ist hiernach lediglich der Inhalt des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses, nicht

der Inhalt der Verhandlungen in den Terminen zur Feststellung der Entschädigung. Diese können höchstens zur Erläuterung des Inhaltes des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses verwendet werden, sofern letzterer seiner Natur nach überhaupt einer Erläuterung zugänglich ist. Die gerichtliche Entscheidung kann und darf sich hiernach, abgesehen vom Falle des § 9, niemals auf ein anderes Grundstück beziehen, als welches in dem Entschädigungsfeststellungsbeschluss als das zu enteignende bezeichnet ist.

Ist im Entschädigungsfeststellungsbeschluss das Grundstück, für welches Entschädigung zu gewähren ist, nach dem Kataster bezeichnet, so kann sich also die gerichtliche Entscheidung (abgesehen stets von § 9) nicht auf eine ausserhalb der Grenzen der angegebenen Katasterparzellen belegene Fläche erstrecken; die Enteignung kann im gerichtlichen Verfahren hierüber hinaus nicht erweitert werden. Stimmt der Beschluss in der katastermässigen Bezeichnung des Gegenstandes der Enteignung nicht mit dem Antrage des Unternehmers überein, oder ist dieser nicht so weit ausgedehnt, wie es nach der Meinung der Betheiligten hätte geschehen sollen, so müssen die Betheiligten mit den sonst ihnen gegebenen Rechtsbehelfen dagegen Abhülfe suchen; im gerichtlichen Entschädigungsfeststellungsverfahren ist hierfür kein Raum. Dagegen bildet die Grösse der innerhalb der Grenzen der Katasterparzelle gelegenen Fläche lediglich einen Faktor für die Berechnung der Entschädigung wie jeder andere. Hat der Bezirksausschuss sich bei der Entschädigungsfeststellung in einem Irrthum über diese Grösse befunden, sei es selbst auf Grund unrichtiger Angaben des Katasters, so stellt dies einen Mangel dar, der im gerichtlichen Verfahren durch Einstellung der richtigen Grösse und anderweitige Feststellung der danach zu berechnenden Entschädigungssumme gehoben werden kann.

Nr. 15. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 20. Dezember 1901.

(Jur. Wochenschr. XXXI. Nr. 16 20. S. 158. Ziff. 121.)

§ 8 Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. Ist die Lage der Restgrundstücke zum Wirthschaftshofe durch die Enteignung eine ungünstigere geworden, so kann für Umwege und sonstige Wirthschaftserschwernisse eine besondere Entschädigung bestimmt werden. Dieselbe muss aber in den Urtheilsgründen substantiirt und ersichtlich gemacht werden.

Unter IV der Gründe des angefochtenen Urtheils heisst es: „Endlich ist mit den vernommenen Sachverständigen anzuerkennen, dass das klägerische Kolonat durch die Enteignung im Ganzen einen nicht unerheblichen Minderwerth erfahren hat. Die Lage der Grundstücke

zum Wirthschaftshofe ist gegen früher eine ungünstige; das Kolonat ist auch durch den Verlust des nicht zu ersetzenden Hausgartens im Werthe nicht unwesentlich gesunken. Das Gericht billigt dem Kl. den von R. angenommenen Satz in Höhe von 1500 Mark zu". Unter III der Urtheilsgründe sind dem Kl. an Entschädigung 600 Mark dafür, dass der Kl. zu dem rechts des Bahndammes liegenden Grundstück an Stelle des früheren kürzeren und bequemeren Zugangs einen um 150 m längeren Zufuhrweg nehmen muss, und 180 Mark für den dem Kl. verursachten Umweg zu seiner Viehtränke zugesprochen worden. Es ist nicht zu verkennen, dass die Posten von 600 Mark und 180 Mark eine besondere Entschädigung für die gegen früher ungünstiger gestaltete Lage der Grundstücke zum Wirthschaftshof darstellen. Ist aber der Kl. für diese ungünstigere Lage, sowie für den Verlust des Hausgartens bereits durch die unter III der Urtheilsgründe getroffenen Festsetzungen entschädigt, dann ist nicht wohl zu verstehen, inwiefern dem Kl. gerade für diese Nachtheile eine weitere Entschädigung von 1500 Mark gebühren soll. Die Zubilligung dieses Postens hätte einer näheren Begründung bedurft, da es dermalen dem Bekl. so wenig wie dem R.G. möglich sein wird, zu erkennen, für welche weiteren Nachtheile der Kl. diese 1500 Mark erhalten soll.

Nr. 16. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts[1]).

7. Civil-Senat. Vom 20. Dezember 1901.

§§ 8, 30 Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. Der Verzinsungsanspruch der Enteignungssumme ist aus der Enteignung herzuleiten und muss, wie der Entschädigungsanspruch selbst, in der Frist des § 30 oder spätestens bei der Berufung gegen das erstinstanzliche Urtheil erhoben werden.

Der B. R. gründet seine Entscheidung auf die Annahme, dass eine von dem Enteignungsverfahren losgelöste Beurtheilung des Verzinsungsanspruches der Rkl. weder in der Sachlage noch nach dem Vorbringen der Rkl. gerechtfertigt erscheine, dass vielmehr nach Beidem der von den Rkl. geltend gemachte Verzinsungsanspruch der Enteignungssumme lediglich einen solchen Entschädigungsanspruch bilde, der aus den durch das Enteignungsverfahren begründeten Verpflichtungen des Rbekl. herzuleiten sei und hergeleitet werde. Dem kann nur beigetreten werden. Ist das aber der Fall, so war der Verzinsungsanspruch von den Rkl. in der Frist des § 30 des Enteignungsgesetzes oder spätestens bei der Berufung gegen das ihre Entschädigung herabsetzende erstinstanzliche Urtheil in dem gerichtlichen Ent-

---

[1]) Vgl. Entsch. des R.G. v. 11. Mai 1880 in dieser Zeitschr. Bd. I S. 171.

schädigungsfeststellungsverfahren geltend zu machen. Das ist nicht geschehen und somit ist, wie der B. R. mit Recht erklärt hat, für die gerichtliche Geltendmachung des Verzinsungsanspruches eine gesetzliche Handhabe nicht mehr gegeben.

Nr. 17. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 30. Dezember 1901.

(Jur. Wochenschr. XXXI. Nr. 16/20. S. 157. Ziff. 117.)

§ 8 Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. Nur die Einbusse an zu gewärtigenden dauernden Nutzungen ist für die Schadensbemessung in Folge einer Baubeschränkung massgebend, nicht die möglicherweise zunehmenden Erträge während der nächsten 20 Jahre.

Mit zutreffender Begründung hat das B. G. den Anspruch der Bekl. auf die streitigen 69459 Mark 78 Pf. abgewiesen, soweit versucht worden ist, diesen Anspruch aus dem Gesichtspunkte einer der Kapitalabfindung hinzutretenden „Nutzungsentschädigung" zu rechtfertigen. Die dauernden Nutzungen, welche ein Grundstück dem Eigenthümer abwirft, bilden die natürlichen Rechnungsfaktoren der Kapitalabfindung, die ihm gewährt wird, wenn er in Folge Auferlegung einer Baubeschränkung an der bestmöglichen Ausnützung seines Areals gehindert wird. Auch im vorliegenden Falle hat man daher anzunehmen, dass durch Zubilligung der 77385 Mark, welche in dem Urtheile des B.G. vom 10. Februar 1900 eingestellt sind, „um den Schaden zu ersetzen, welcher den Eigenthümern durch das Verbot der Bebauung zugefügt wurde", die Bekl. voll entschädigt sind für ihre Einbusse an dauernden Nutzungen, die nach dem Stande der Dinge im Zeitpunkte des Eintritts der Baubeschränkung bei intensivster Ausnutzung der Baufläche zu erwarten waren. Zur Rechtfertigung einer darüber hinausgehenden Abfindung eignet sich daher keinesfalls der von den Bekl. versuchte Nachweis, dass ihr Grundstück, wenn sie es zweckmässig hätten ausbauen dürfen, vom Jahre 1873 an bis zum Jahre 1895 einen fortdauernd zunehmenden Ertrag geliefert haben würde, der die thatsächlich erzielten Einnahmen um 184290 Mark übersteige.

Nr. 18. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 4. Januar 1902.

(Allgem. Tarif-Anz. XXI. Nr. 7. S. 122.)

Wenn auch die Bahn den Absender von dem Nichtbezuge eines dem schnellen Verderben ausgesetzten Gutes verständigt hat, so ist sie doch berechtigt, von der ihr im § 70 (3) a B.R. eingeräumten Befugnis Gebrauch zu machen, ohne erst die im Zuge befindliche Verständigung des Absenders und dessen Verfügung abzuwarten.

Das Gericht ist der Ansicht, dass selbst wenn im Falle des schnellen

Verderbens einer Ware eine Verständigung des Absenders ergangen ist, hiedurch der sofortige Verkauf nicht aufgehalten werden kann, weil die Beklagte berechtigt und unter Umständen verpflichtet ist, den Verkauf sofort vorzunehmen und an dieser Berechtigung, beziehungsweise Verpflichtung nichts geändert wird, wenn überflüssigerweise eine Aufforderung an den Kläger zur Verfügung ergangen ist. Es müsste eine besondere Bestimmung im Betriebsreglement statuirt sein, nach welcher in dem Falle, als eine Aufforderung ergangen ist, der im Betriebsreglement normirte sofortige Verkauf ausnahmsweise nicht stattzufinden habe. Eine solche oder eine ähnliche Einschränkung der Bestimmung des § 70 (3) a ist jedoch nirgendwo normirt. Es ist auch in Betracht zu ziehen, dass der Kläger nicht dargethan hat, welcher Schade ihm durch diesen Verkauf entstanden ist. Im Gegentheil ist durch diesen Verkauf weiterer Schaden von dem Kläger abgewendet worden.

Nr. 19. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 4. Januar 1902.

Das Mass der Unterhaltungspflicht und Kontrole bei Zugangsstrassen eines Güterbahnhofes und innerhalb desselben lässt sich nicht nach den Normen für öffentliche, städtische etc. Strassen bestimmen, da erstere nur für einen beschränkten Verkehr bestimmt sind und der Unterhaltung und Kontrole in der Regel besondere Schwierigkeiten bieten.

Der Kl. ist, als er am 16. Dezember 1899 in Ausübung seiner gewerblichen Thätigkeit eine der Zugangsstrassen (Ladestrassen) des Güterbahnhofs zu Posen beging, auf der Schneeglätte zu Fall gekommen und hat hierbei einen Beinbruch erlitten. Er nimmt mit der Behauptung, dass der Unfall durch Verwahrlosung der Strasse seitens der Bahnverwaltung schuldhaft herbeigeführt sei, den Eisenbahnfiskus auf Schadensersatz in Anspruch, ist aber damit abgewiesen worden. Es ist keinesfalls rechtsirrig, dass das Mass der Unterhaltungspflicht sich nicht an den Zuständen, welche auf öffentlichen städtischen Strassen zu herrschen pflegen, bestimmen lasse. In der That wird bezüglich der Fürsorge insbesondere gegen Einflüsse der Witterung, von Regen, Schnee oder Eis nicht der gleiche Massstab wie bei städtischen Verkehrsstrassen so bei Ladewegen eines Güterbahnhofes anzulegen sein, wenn letztere nur dem schweren Frachtverkehr der betheiligten Geschäftsleute und insofern nur beschränkt dem öffentlichen Gebrauche dienen, wobei nach der Natur dieses Verkehrs und der Beschaffenheit der Fuhrwerke eine dauernde Instandhaltung des Weges mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft sein mag und kaum in derselben Weise wie

bei anderen Strassen zu bewerkstelligen sein wird. Wenn schon bei Landstrassen und selbst bei städtischen Verkehrswegen eine Obliegenheit des Unterhaltungspflichtigen, die Strasse bei Glatteis oder Schneeglätte durch Bestreuen und dergleichen jeweils gangbar zu erhalten, sich mangels spezieller polizeilicher Vorschriften nicht allgemein und absolut, sondern nur nach Massgebe der konkreten Verhältnisse aufstellen lässt (vergl. Urtheile dieses Senats vom 18. Januar 1900, VI 346/1989, Juristische Wochenschrift 1900, S. 164, Nr. 38, vom 25. November 1901, R. N. 275/1901), so trifft um so mehr für einen Fall der vorliegenden Art der Gesichtspunkt zu, dass von dem Unterhaltungspflichtigen doch nur das verlangt werden kann, was nach vernünftiger Einsicht und nach Massgabe der örtlichen Verhältnisse des Einzelfalles erforderlich ist, um eine Gefahr für das Publikum zu verhüten.

Von der Revision wird zu der Frage einer Vernachlässigung der Aufsichtspflicht seitens des Bekl. geltend gemacht, die fragliche Strasse liege inmitten des Bahnhofes, daher müssten die betreffenden Organe des Bekl. den Zustand der Strasse täglich überschauen können und es sei ihre Pflicht, eine genaue Kontrolle zu üben. Allein wenn im Allgemeinen die zur Instandhaltung der Strasse erforderlichen Massnahmen seitens der Bahnverwaltung, wie das B. G. annimmt, in genügender Weise getroffen waren, so würde eine Verabsäumung der daneben auch bestehenden Kontrollpflicht doch noch nicht darin erblickt werden müssen, dass die Strasse nicht täglich und stündlich von den Aufsichtsbeamten des Bekl. inspizirt wurde. Um einen dauernden mangelhaften Zustand handelte es sich hier nicht. Wegen der bei eintretendem Glatteis jeweils zu treffenden Vorkehrungen hätte aber nach den Feststellungen des B. U. im gegebenen Fall auch eine weitgehende Bethätigung der Kontrolle der Gefahr nicht vorbeugen können, eben wegen der Besonderheit des fraglichen Weges und des auf demselben herrschenden Verkehrs, namentlich aber auch wegen der damaligen Witterungsverhältnisse. Es habe in der Nacht und am Morgen, bei gelindem Wetter, geschneit, die Wagen haben breite, glatte Spuren hinterlassen. Das B. G. glaubt sogar, hier liege sicher höhere Gewalt vor, denn um völlige Sicherheit zu schaffen, hätte die Strasse fortgesetzt in kurzen Zwischenräumen bestreut werden müssen, was bei den Aufgaben, welche die Verwaltung sonst zu erledigen habe, unmöglich sei. Ob diesfalls von einer höheren Gewalt im rechtlichen Sinne die Rede sein könnte, was die Revision bestreitet, mag auf sich beruhen. Es bedarf im vorliegenden (nicht unter dem R. H. G. stehenden) Falle nicht der höheren Gewalt, um den Bekl. der Verantwortung zu entheben; um ein Verschulden seinerseits auszuschliessen, genügt es, wenn die Beseitigung der Glatteisgefahr auf

der Ladestrasse unter den obwaltenden Umständen nur etwa durch aussergewöhnliche, nach verständiger Verkehrsanschauung nicht zu verlangende Massnahmen auszuführen gewesen wäre.

Nr. 20. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 9. Januar 1902.

(Entsch. i. Civils. Bd. 50. S. 92.)

Haftpfl.-Ges. § 1. Eigenes Verschulden liegt nicht in einem sachwidrigen, durch Bestürzung hervorgerufenen Verhalten des Verletzten im Momente der Gefahr eines Zusammenstosses zweier Wagen.

Das B.G. hat festgestellt, dass, was auch allgemein bekannt sei, in Berlin trotz des polizeilichen Verbotes aus Neubauten leichtsinniger und unbesonnener Weise häufig Wagen herausgeschoben werden. Mag auch in einem einzelnen, besonders gearteten Falle, der Zusammenstoss eines rückwärts auf die Strasse geschobenen Wagens mit einem anderen Wagen nicht vermeidbar sein, so ist die Gefahr bei einem schnell auf Schienen fahrenden Motorwagen eine erhebliche grössere und dem Eisenbahnbetriebe eigenthümliche.

Unrichtig ist die Ansicht der Revision, dass ein zurechnungsfähiger Mensch auch dann schuldhaft handele, wenn er im Momente der Gefahr etwas Sachwidriges thut. Auch kann in dem angeblich sachwidrigen Verhalten des Kl. — dem Versuche des Abspringens im Momente der Gefahr — nicht höhere Gewalt gefunden werden. Denn die Bestürzung des Kl. ist dadurch verursacht worden, dass er einen Zusammenstoss für unvermeidlich hielt, weil der auf Schienen laufende Motorwagen nicht ausweichen und auch nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht werden konnte.

Nr. 21. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 9. Januar 1902.

(Mitth. des Ver. D. Strassen- u. Kleinb.-Verw. 1902. Juni. S. 234.)

§ 12 Telegr.-Ges. v. 6. April 1892 enthält kein zwingendes Recht, sondern kann durch Vereinbarung abgeändert werden. Der schutzpflichtige Unternehmer hat seiner Pflicht genügt, wenn er solche Einrichtungen getroffen hat, welche nach dem derzeitigen Stand der Technik den wirksamsten Schutz gegen Störungen gewähren.

Wenn die Begründung des Berufungsurtheils dahin zu verstehen wäre, dass durch thatsächliche Auslegung der am 30. Juni 1893 zwischen den Parteien vereinbarten „Bedingungen“ eine selbstständige Grundlage für die streitige Kostenersatzpflicht der Beklagten, unabhängig von der Vorschrift des Gesetzes, gewonnen worden sei, so wäre hiermit der Nachprüfung seitens des Revisionsgerichtes die bezüglich einer Vertragsauslegung bestehende Grenze gesteckt. Dann zweifellos bilden jene von dem Kläger gestellten und von der Beklagten angenommenen Be-

dingungen einen Vertrag über die Regelung eines privatrechtlichen Verhältnisses der Parteien, und dieser Vertrag ist in erster Linie als massgebend anzusehen. Der § 12 des Reichsgesetzes über das Telegraphenwesen des Deutschen Reiches vom 6. April 1892 enthält hinsichtlich der darin normirten Schutzpflicht kein zwingendes und absolutes Recht, vielmehr kommen seine Vorschriften nur insoweit zur Anwendung, als nicht die betheiligten Unternehmungen sich in anderer Weise über das Verhältniss ihrer Leitungen vereinigen. (Vergl. Verhandlungen des Reichstages, 8. Legislaturperiode, I. Session von 1890—92, Band VII, Seite 4533—4534; Maass, Gesetz über das Telegraphenwesen zu § 12, Anmerkung 1, von Bar, dasselbe Gesetz Seite 33.) Allein iene Auffassung von dem Berufungsurtheil erscheint nicht als angängig. Dasselbe geht offensichtlich davon aus, dass die Ziffer 6 der Bedingungen nur eine Ausführung der gesetzlichen Bestimmung darstelle, und dass in dieser Vorschrift des Gesetzes der Rechtsgrund für die streitige Verpflichtung der Beklagten dem Wesen nach zu finden sei.

Was nun die hiernach in Frage stehende Auslegung des § 12 des genannten Gesetzes anlangt, so konnte der von dem Berufungsgericht vertretene Standpunkt nicht als der richtige anerkannt, mussten vielmehr die von der Revision hiergegen erhobenen Einwendungen für begründet erachtet werden.

Vor allem ist der Wortlaut der Gesetzesbestimmung ins Auge zu fassen. Die Ausdrucksweise elektrische Anlagen sind „so auszuführen", deutet darauf hin, dass hier zunächst an die Errichtung oder Anlegung elektrischer Leitungen auf konkurrirendem Leitungsgebiet gedacht ist, im Einklang mit dem gewöhnlichen Sprachgebrauch, wonach die Ausführung einer Anlage regelmässig die Erstellung und erste Einrichtung des Werkes bedeutet und im Gegensatz zum Betrieb, zur weiteren Unterhaltung der Anlage steht. Dem würde alsdann die Bestimmung entsprechen, dass elektrische Anlagen unter der im Gesetz aufgestellten Voraussetzung nach Möglichkeit so auszuführen sind, dass sie sich nicht störend beeinflussen, wobei allerdings der Neuanlegung eine später eintretende Aenderung der bestehenden Anlage gleichgestellt wird. Schutzpflichtig gegenüber der älteren und unverändert gebliebenen Anlage ist die neu hinzutretende, desgleichen die in ihren Einrichtungen sich verändernde Anlage; und für die Bethätigung der Schutzpflicht wie für die Kostenpflicht der neueren Leitung wäre darnach eben die Sachlage massgebend, wie sie im Zeitpunkt der Anlegung beziehungsweise der späteren Aenderung bestand. Nun wird freilich in § 12 des Gesetzes der Eintritt der Schutzpflicht unter die Bedingung gestellt: „wenn eine Störung des Betriebes der einen Leitung durch die andere

2*

eingetreten oder zu befürchten ist", und die vorgeschriebene Ausführung soll auf Kosten desjenigen Theils gehen, welcher durch eine spätere Anlage oder eine spätere Aenderung der Anlage „diese Störung oder die Gefahr derselben veranlasst". Es sind also hierbei Betriebsstörungen, welche zufolge der Errichtung oder Veränderung der konkurrirenden Anlage bereits hervorgetreten sind, gleicherweise wie solche, die bei weiterem Betrieb für künftig zu befürchten stehen, in Betracht gezogen. Allein wenn hiernach auch im Laufe des Betriebes zweier nebeneinander bestehender elektrischer Anlagen möglicherweise die Voraussetzung der Schutzpflicht sich erst erfüllen oder nachträglich als gegeben herausstellen kann, so nöthigt das doch nicht zu dem Schluss, dass gegenüber den Störungen oder Gefahren, welche bei Anlegung beziehungsweise Veränderung der sie veranlassenden Leitung schon bekannt gewesen sind, und zu deren Beseitigung bei Errichtung der Anlage oder Vornahme der Aenderung auf Kosten der schutzpflichtigen Anlage die dem Gesetze entsprechenden Schutzmassregeln getroffen waren, der Unternehmer der letzteren Anlage auch im späteren Verlauf immer von Neuem für die Kosten aller, jeweils als noch wirksamer erkannten oder neu erfundenen Einrichtungen aufzukommen habe. Der schutzpflichtige Unternehmer hat zunächst der ihm gesetzlich obliegenden Pflicht genügt, wenn auf seine Kosten die Anlage nach Möglichkeit so ausgeführt worden ist, dass eine störende Beeinflussung der anderen Leitung derzeit verhütet wurde, und das ist „nach Möglichkeit" im Sinne des Gesetzes dann geschehen, wenn solche Einrichtungen getroffen wurden, welche nach dem derzeitigen Stand der Technik den wirksamsten Schutz gegen Störungen oder Gefahr derselben zu bieten geeignet sind. Um den neuen elektrischen Anlagen eine noch weitergehende Verpflichtung aufzuerlegen, hätte es einer unzweideutigen Bestimmung des Gesetzes bedurft, und eine solche ist in dem § 12 nicht zu finden.

Nr. 22. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
6. Civil-Senat. Vom 9. Januar 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI. Nr. 16/20. S. 154. Ziff. 109.)

§ 25 Eisenb.-Ges. vom 3. November 1838. Ist beim freihändigen Erwerb von Grundstückstheilen zum Bahnbau die Einfriedigung des Restbesitzes vereinbartermassen unterblieben, um dem Bahnunternehmer Kosten zu ersparen, so kann sich derselbe hierdurch bei eintretenden Schäden Ersatzansprüchen aus § 25 l. c. nicht entziehen.

Wie im Thatbestand der I. J. als unstreitig festgestellt worden ist, sind bei der Anlage der Bahn die Vertragschliessenden darüber einig gewesen, dass der Wildpark aus Zuchtrücksichten seinen einheitlichen Charakter nicht verlieren und darum der Bahnkörper nicht eingefriedigt

werden dürfe. Daraus ist zu ersehen, dass ohne den Ausschluss des Rechts der Erwerberin, den Bahnkörper einzufriedigen, die Veräusserung des dafür erforderlichen Landstreifens einen Minderwerth des dem Eigenthümer verbleibenden Restgrundstücks verursacht haben würde. Die Bahngesellschaft hätte deswegen, wenn sie das für sie erforderliche Grundstück im Wege der Enteignung hätte erwerben müssen, gemäss § 8 Abs. 2 des Preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1884 eine Entschädigung für die Zerstückelung des Wildparks zahlen müssen. Beim freihändigen Erwerb hat hierauf in gleicher Weise Rücksicht genommen werden müssen, und darum ist davon auszugehen, dass das Fortbleiben der Einfriedigung und damit das Fortbestehen des thatsächlichen Zusammenhangs zwischen den Theilen des Wildparks zu beiden Seiten der Bahn zugleich im Interesse der Eisenbahngesellschaft vereinbart worden ist, um dieser die höheren Grunderwerbskosten zu sparen. Ist hiernach die Einfriedigung des Bahnkörpers mit dem Willen des Eisenbahnunternehmers unterblieben, so ist dem B.G. darin beizutreten, dass die Voraussetzungen für die Anwendung des § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 gegeben sind. Die Revision hat dawider eingewendet, das Uebertreten des Wildes auf den Bahnkörper, das sich, wie festgestellt worden, durch keine Mittel hindern lasse, deren Anwendung dem Bekl. vernünftiger Weise zugemuthet werden könne, müsse aus diesem Grunde als ein unabwendbarer Zufall angesehen werden. Das ist unrichtig.

Nr. 23. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 14. Januar 1902.

(Allgem. Tarif-Anz. XXI. Nr. 15. S. 250.)

Wenn sich die Bahn darauf beruft, dass der während des Transportes eingetretene Schaden durch die äusserlich nicht wahrnehmbare Beschädigung des die flüssige Sendung enthaltenden Fasses entstanden ist, hat sie die schlechte Beschaffenheit des Fasses nachzuweisen.

Es ist durch die beiderseitigen Angaben festgestellt, dass die vorliegend zur Aufgabe gelangten Fässer mit Wein und somit auch das später in der Bestimmungsstation gebrochen angekommene Fass in äusserlich gutem Zustande zur Aufgabe gelangten. Bei der Ankunft war nun bei dem hier in Frage kommenden Fasse eine Daube ganz gebrochen und eine Daube angebrochen, infolgedessen Wein, dessen Ersatz Kläger beansprucht, ausgeflossen ist. Daraus geht hervor, dass der Schaden während des Transportes entstanden ist und dass die Bahn für den eingetretenen Schaden gemäss § 75 Betr.-Regl. zu haften hat, falls sie nicht den im § 75 weiters vorgeschriebenen Beweis liefert. Die Bahn beruft sich denn auch auf die Haftbefreiung des § 77, Z. 2,

Betr.-Regl., indem sie angibt, dass das Fass vor der Aufgabe mit dem von aussen nicht kennbaren Bruch einer Daube versehen war. Diesen Umstand jedoch hat Beklagte in keiner Weise erwiesen. Zwar hat der Sachverständige M. eine solche Meinung zum Ausdruck gebracht, jedoch dieselbe nicht begründet. Das Gegentheil dessen hat aber das Gericht als erwiesen angenommen, und zwar aus folgenden Gründen: Aus der Thatbestandsaufnahme geht hervor, dass mit Ausnahme der zwei gebrochenen Dauben das Fass sich in gutem Zustande befand. Weiters sind zwei Dauben gebrochen, und der Sachverständige M. hat nur als möglich angenommen, dass eine Daube vor der Aufgabe angebrochen war; hiedurch ist aber nicht aufgeklärt, wieso dann bei der Ankunft in der Bestimmungsstation zwei Dauben gebrochen waren. In jedem Falle steht fest, dass eine der beiden Dauben vor der Aufgabe nicht angebrochen war, also der Schaden an dieser Daube zur Gänze während des Transportes herbeigeführt wurde. Wenn nun bei einem guten Fasse jedenfalls eine Daube bei der Bahn gebrochen worden ist, so liegt es nahe, anzunehmen, dass mit dem Fasse in unzweckmässiger Weise umgegangen wurde, und ist dies der Fall, so ergibt sich von selbst, dass bei einer unrichtigen Behandlung nicht bloss eine Daube, sondern auch beide Dauben gebrochen wurden.

Nr. 24. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 15. Januar 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI. Nr. 16/20. S. 155. Ziff. 110.)

§ 25 Preuss. Eisenb.-Ges. vom 3. Novbr. 1838. Die Vereinbarung, dass durch Zahlung der Entschädigung der Anspruch des gegen Brandschaden Versicherten auf die Versicherungsgesellschaft übergeht, ist rechtlich zulässig und kann gegen die für den Brandschaden haftbare Eisenbahn von der Versicherungsgesellschaft geltend gemacht werden. Auch der Einwand der unzulässigen Bereicherung ist nicht begründet.

Die Revision legt ihren gegen das B. U. erhobenen Angriffen den Satz zu Grunde, dass Kl., weil sie nicht Eigenthümerin der durch den Bahnbetrieb beschädigten Gegenstände sei, den eingeklagten Anspruch nicht auf § 25 des Eisenbahngesetzes stützen dürfe, sondern ein Verschulden (Vorsatz oder Fahrlässigkeit) als Schadensursache nachweisen müsse. Wenn von dieser Grundlage aus die Revision sich zunächst über die von beiden Vorinstanzen übereinstimmend ausgesprochene Zurückweisung des Einwandes der mangelnden Aktivlegitimation beschwert, so erscheint dies nicht schlüssig. Darauf, ob die durch den Brand vernichteten oder beschädigten Gebäude der Kl. gehört haben, käme es nur dann an, wenn der aus § 25 hergeleitete Schadensersatzanspruch nicht cessibel wäre und in Folge dessen Jeder, der den Anspruch erhebt, das Vorhandensein der gesetzlichen Erforder-

nisse in seiner eigenen Person nachzuweisen hätte. Davon ist indessen keine Rede, da Entschädigungsforderungen aus dem Bahnbetrieb hinsichtlich ihrer Abtretbarkeit den allgemeinen Grundsätzen unterliegen. Fraglich könnte nur sein, ob im vorliegenden Falle ein rechtsgültiger Uebergang der dem Gastwirth L. erwachsenen Schadensersatzforderung auf die Kl. stattgefunden hat, der die letztere zur Geltendmachung der Forderung als Cessionarin legitimirt. Wenn der I. R. und mit ihm anscheinend der B. R. diese Legitimation daraus herleiten, dass das Reglement vom 28. Dezember 1864 vermöge seines überwiegend das öffentliche Interesse berührenden Inhalts den Charakter einer objektiven Rechtsnorm habe, der in § 44 daselbst angeordnete Forderungsübergang mithin als gesetzliche Cession aufzufassen sei, so ist dies freilich nicht richtig. Reglements der in Rede stehenden Art haben, wie das R. G. bereits wiederholt ausgesprochen hat (Entsch. des R. G. in Civilsachen Bd. 16 S. 370; Bd. 28 S. 303), keine Gesetzeskraft, sondern sind lediglich Verwaltungsanordnungen, die den Vertretern der Feuersocietäten, für die sie erlassen sind, als Richtschnur dafür dienen sollen, welcher Inhalt den einzelnen Versicherungsverträgen zu geben ist. Dadurch, dass bei dem jedesmaligen Abschluss der Versicherung auf sie Bezug genommen wird, werden sie Bestandtheil des Vertrages und unter diesem Gesichtspunkt für die Parteien verbindlich. Dass in solcher Weise auch der § 44 des gegenwärtig in Frage kommenden Reglements zum Gegenstand einer Betragsberedung gemacht werden kann, unterliegt keinem Zweifel. Beide Theile einigten sich, indem sie den bezeichneten Paragraphen gleichfalls in den Vertragsschluss hineinbezogen, darüber, dass die versichernde Societät durch Zahlung einer Brandentschädigung die etwaigen, dem Versicherten aus dem Brande gegen dritte Personen zustehenden Schadensersatzansprüche als Cessionarin erwerben sollte, und demgemäss wurde die Kl. durch die Zahlungsleistung Gläubigerin der gegen den Bekl. aus § 25 des Eisenbahngesetzes dem L. entstandenen Forderung, ohne dass es dazu eines erneuten Uebertragungsaktes bedurfte. Vergl. das reichsgerichtliche Urtheil vom 2. Februar 1889, Entsch. des R. G. in Civilsachen Bd. 22 S. 148 und das wesentlich auf demselben Standpunkt stehende Urtheil des jetzt erkennenden Senats vom 18. März 1885, abgedruckt bei Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 3 S. 452. Auch den zweiten bereits in den Vorinstanzen geltend gemachten Einwand der unzulässigen Bereicherung hält Bekl. für die Revisionsinstanz aufrecht, freilich in etwas veränderter, jedoch nicht minder verfehlter Ausgestaltung. Er meint, eine Versicherungsgesellschaft dürfe nach der Natur ihres Geschäftsbetriebes einen Gewinn nur durch gewagte Geschäfte, als Entgelt für das dadurch

übernommene Risiko erzielen. Deshalb dürfe sie Ersatz der gezahlten Versicherungssumme nur von Demjenigen fordern, der vorsätzlich oder fahrlässig den Brand verursacht habe. Andernfalls werde die Gesellschaft insofern bereichert, als sie ausser dem vollen Schadensersatz noch die „wegen grösserer Brandgefahr zu zahlende höhere Versicherungsprämie" erhalte. Allein der Gesichtspunkt der ungerechtfertigten Bereicherung ist schon deshalb ausgeschlossen, weil er nach § 812 B.G.B. nur demjenigen gegenüber zur Anwendung gelangt, der etwas auf Kosten eines Anderen ohne rechtlichen Grund erlangt hat. An dieser Voraussetzung fehlt es im vorliegenden Falle. Denn nach der gemäss §§ 561, 549 C.P.O. unanfechtbaren Auslegung, die der B.R. dem in Rede stehenden Feuersocietät-Reglement giebt, bezieht sich der dort verordnete Forderungsübergang unterschiedslos auf alle dem Versicherten gegen Dritte zustehenden Schadensersatzansprüche, gleichviel ob sie ein eigenes Verschulden des Dritten voraussetzen oder letzterer auch für fremdes Verschulden oder selbst für Zufall haftet.

Nr. 25. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 16. Januar 1902.

(Sächs. Arch. f. Bürgerl. Recht u. Proz. Bd. 12. S. 209.)

Haftpflichtgesetz § 1. Auch bei Uebertretung eines Polizeiverbotes kann eigenes Verschulden ausgeschlossen sein, wenn sie in Erfüllung einer sittlichen Pflicht zur Rettung eines Menschen geschah, und selbst bei Irrthum über die Grösse der Gefahr. Doch liegt es dem Verletzten ob, diese Momente nachzuweisen bezw. dem Gerichte, sie festzustellen.

Es giebt Fälle, in denen eine Handlung, welche unter gewöhnlichen Umständen als schuldhaft, namentlich als schuldbare Gefährdung des eigenen Lebens, erscheint, um deswillen nicht für schuldhaft zu erachten und also auch nicht geeignet ist, die Haftung des Betriebsunternehmers nach § 1 des Haftpflichtgesetzes auszuschliessen, weil sie vorgenommen wurde, um einer sittlichen Verpflichtung zu genügen, so insbesondere, wenn der Verletzte sich der Gefahr ausgesetzt hat, um ein anderes Menschenleben zu retten. Vergl. das Urtheil des R.O.H.G. vom 4. September 1878 bei Eger, Reichs-Haftpflichtgesetz, 5. Auflage, S. 152. Wenn jemand mit eigener Lebensgefahr etwa eine Person, die nur auf diese Weise zu retten ist, vor der herannahenden Lokomotive wegreisst oder ein auf den Schienen liegendes Hinderniss noch im letzten Augenblick entfernt und dadurch den Eisenbahnzug vor dem Entgleisen bewahrt (ohne dass der also Handelnde die gefährliche Situation schuldhaft selbst herbeigeführt hatte), so wird man dem bei solcher Rettungsthätigkeit Verletzten seine unter Einsetzung von Leib und Leben unternommene That nicht zum Verschulden anrechnen dürfen;

und es würde in einem derartigen Falle die Annahme eines eigenen Verschuldens auch nicht aus dem Gesichtspunkte gerechtfertigt erscheinen, weil der Unfall durch eine (objektiv vorliegende) Uebertretung eines bahnpolizeilichen Verbotes, durch verbotswidriges Betreten des Bahnkörpers etc. herbeigeführt worden sei. Es mag ferner anzuerkennen sein, dass unter Umständen selbst dann, wenn der Verletzte nur irrthümlich eine Sachlage als gegeben angenommen hat, welche ein Eingreifen ohne Rücksicht auf die eigene Gefahr zur Pflicht machen würde, ein Verschulden für ausgeschlossen gelten kann, und dass für die Frage der Entschuldbarkeit eines solchen Irrthums über das Bestehen oder die Grösse der Gefahr, über das Verhältniss des Wagnisses zu derselben, oder auch eines Irrthums über die Wahrscheinlichkeit des Gelingens eines Rettungsversuches möglicherweise die gegenüber den Gefahren des Bahnbetriebes in erhöhtem Masse sich einstellende, zu raschem Entschlusse drängende Aufregung in Betracht zu ziehen ist, welche eine kaltblütige Beurtheilung, eine vernünftige Abwägung aller Verhältnisse (vergl. Entsch. des R. G. Bd. 29 S. 123) dem Handelnden nicht ermöglicht oder erschwert hat. Allein um die Annahme zu rechtfertigen, der Verletzte, welcher sich bewusster Weise in die Gefahr begeben hat, habe das gethan, um eine sittliche Pflicht zu erfüllen, um unter Daransetzen von Leib und Leben Andere zu retten, müssen doch thatsächliche, aus der Sachlage des Falles sich ergebende Anhaltspunkte vorliegen. Hat die Bekl. einen solchen thatsächlichen Hergang des Unfalles dargethan, welcher nach dem äusseren Verlauf und nach der Regel des gewöhnlichen Lebens das eigene Handeln des Verletzten als die Ursache des Unfalls und dieses Handeln als schuldhafte — sogar in Uebertretung eines polizeilichen Verbotes geschehene — Gefährdung des eigenen Lebens erscheinen lässt, so ist es Sache des Kl., besondere Umstände darzuthun, woraus gleichwohl eine Exculpation für den Verunglückten sich ergeben würde. Mag es sich hier auch nicht um eine eigentliche Replik gegen die Einrede des eigenen Verschuldens handeln (vergl. Entsch. des R. G. Bd. 38 S. 164 f.), so kann doch nicht dem beklagten Betriebsunternehmer zugemuthet werden, den Nachweis zu erbringen, dass bei einem Verhalten des Verunglückten, das nur unter ganz besonderen Umständen, etwa wegen des zu Grunde liegenden, aber äusserlich nicht erkennbaren sittlichen Beweggrundes, sich als gerechtfertigt und vernünftig erweisen könnte, derartige Momente ausgeschlossen seien. Jedenfalls aber musste, wenn ein solcher Gesichtspunkt sich für das Gericht aus dem Sachverhalt oder dem Ergebnisse der Beweisaufnahme herausstellte, hierüber verhandelt und auch der Gegenpartei Gelegenheit, sich darüber auszusprechen, gegeben werden. Das gegen-

theilige Verfahren des B.G. widerstreitet dem Grundsatze des beiderseitigen Gehörs. Und die Annahme eines an dem Getödteten unternommenen Rettungsversuches in dem B.U. entbehrt auch einer zureichenden thatsächlichen Begründung; dasselbe verstösst gegen die Vorschriften in § 286 Abs. 1 mit § 139 der C.P.O.

Nr. 26. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes. Vom 16. Januar 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 29. S. 817.)

Das Begehren um Zulassung und Berücksichtigung von Einwendungen gegen das Detailproject einer Eisenbahn nach durchgeführter politischer Begehung ist nicht begründet, soferne die Bekanntmachungen in Betreff des Aufliegens der Projectsbehelfe, sowie die Verlautbarungen dieser Amtshandlung ordnungsgemäss erfolgt sind.

Da von der Beschwerde nicht bestritten wird, dass die in den massgebenden Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, vorgeschriebenen Bekanntmachungen in Betreff des Aufliegens der Behelfe zu dem Projecte der Localbahn Böhm.-Leipa—Steinschönau und des Tages der in jeder von der Bahn berührten Gemeinde stattfindenden politischen Begehung und Enteignungsverhandlung thatsächlich und fristgerecht erfolgt sind, die diesfälligen Constatirungen der angefochtenen Entscheidung vielmehr von der Beschwerde durch die Berufung auf den in derselben angeführten Thatbestand ausdrücklich als richtig anerkannt werden, hatte der Verwaltungsgerichtshof lediglich zu untersuchen, ob die Verlautbarung der erwähnten Kundmachungen auch in der vom Gesetze vorgeschriebenen Weise stattgefunden hat, und ob durch die Unterlassung der persönlichen Ladung des Beschwerdeführers zur Commission eine gesetzliche Vorschrift verletzt worden ist.

Der § 14 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 schreibt vor, dass das katastralgemeindeweise Verzeichniss der Namen und Wohnorte der Enteigneten wenigstens durch 14 Tage vor dem Eintreffen der politischen Begehungscommission in den betreffenden Ortsgemeinden zur allgemeinen Einsicht aufzulegen und dass Ort und Zeit der Einsichtnahme, sowie die Frist zur Vorbringung von Einwendungen gegen die begehrte Enteignung durch eine in der Gemeinde anzuschlagende und in ortsüblicher Weise kundzumachende Verlautbarung, sowie durch die Einschaltung eines bezüglichen Edictes in der amtlichen Landeszeitung bekannt zu machen sind.

Nun ist aber laut des Berichtes des Bürgermeisteramtes Böhm.-Leipa vom 27. April 1900 eben das Aushängen der Kundmachungen an der am Rathhause befindlichen Amtstafel die in dieser Gemeinde ortsübliche Verlautbarung. Diesem von dem zur Constatirung der Ortsgepflogenheit berufenen Organe ausgestellten Amtszeugnisse gegenüber

verdient die blosse Behauptung der Beschwerde, jene Art der Verlautbarung von Kundmachungen sei nicht die ortsübliche, keine Beachtung. Was die von der Beschwerde weiters als Mangel des Verfahrens eingewendete Unterlassung der persönlichen Vorladung des Beschwerdeführers zur Commission betrifft, so ist der Versuch, diese Einwendung einerseits durch die Berufung auf die allgemeinen Vorschriften der Bauordnung in Betreff der Beiziehung der Anrainer zu der Bauverhandlung, andererseits durch den Hinweis auf den § 15 des Gesetzes vom 18. Februar 1878 zu begründen, gänzlich missglückt, weil der formelle Vorgang bei den Amtshandlungen, welche der Genehmigung eines Eisenbahnprojectes, namentlich in Hinsicht auf die Massnahmen zum Zecke der Verständigung der Betheiligten und der Entgegennahme ihrer Einwendungen voranzugehen haben, in allen Einzelheiten in dem citirten Gesetze und den bezogenen Ministerialverordnungen vorgezeichnet ist, und sohin diese Vorschriften einzig und allein massgebend sind, diese aber — wie oben angeführt — die persönliche Vorladung nur jener Betheiligten vorschreiben, welche bei der politischen Bezirksbehörde innerhalb der in der nach Vorschrift des § 14, Alinea 3, leg. cit. verlautbarten Kundmachung bestimmten Frist Einwendungen erhoben haben; dies ist aber seitens des Beschwerdeführers, wie aus seiner Administrativeingabe und der Beschwerde hervorgeht, nicht geschehen.

Die Beschwerde erweist sich somit als gänzlich unbegründet.

Nr. 27. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 21. Januar 1902.

(Entsch. i. Civils. Bd. 50. S. 314.)

§ 75 Einl. z. Preuss. A. L. R. § 4 Ges. v. 11. Mai 1842. §§ 8, 12 Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. Die bereits vor der Enteignung und ohne Zusammenhang mit derselben einem Grundstück auferlegte Baubeschränkung kann nicht im Enteignungsverfahren vom Eigenthümer zum Gegenstande eines Entschädigungsanspruches gemacht werden.

Mit dem Enteignungsverfahren hat der wegen Auferlegung der Servitut der Unbebaubarkeit erhobene Entschädigungsanspruch nichts zu thun. Er ist nicht erst durch die jetzige Enteignung oder mit ihr oder in Zusammenhang mit ihr entstanden, sondern längst vorher im Jahre 1865 selbstständig und endgültig zur Entstehung gelangt und auch seit dieser Zeit einklagbar gewesen; er gründet sich nicht auf die im gegenwärtigen Enteignungsverfahren zur Anwendung zu bringenden Bestimmungen des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, sondern auf die §§ 75 der Einleitung zum A.L.R., 29 Thl. I Tit. 8 A.L.R. und die Vorschriften des Gesetzes vom 11. Mai 1842, insbesondere des § 4; er ist nicht mit dem Eigenthum an dem Grund und Boden der 404 qm

verbunden, sondern ein hiervon losgelöster persönlicher und zwar in der Person des Vorbesitzers der Bekl. erwachsener Anspruch und daher ein Anspruch, der den Bekl. als jetzigen Eigenthümern der zu enteignenden 404 qm und mithin auch dem gegen sie in dieser ihrer Eigenschaft gerichteten Enteignungsverfahren völlig fremd ist. Wenn die Bekl. ihn jetzt geltend machen, so geschieht das nur auf Grund der Cession; dadurch wird die Thatsache nicht geändert, dass es sachlich der Anspruch eines Anderen ist, den sie verfolgen.

Nr. 28. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 21. Januar 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI. Nr. 23/24. S. 192. Ziff. 45.)

Das Recht der Anlieger an einer öffentlichen Strasse ist aus einem vertraglichen Fundament herzuleiten, wonach der Aufforderung der Gemeinde zum Bau als Gegenleistung die Vortheile aus dem Gebrauche der Strasse gegenüberstehen, unter der Voraussetzung, dass diese ihrem Hauptzwecke erhalten bleibt und Aenderungen im öffentlichen Interesse daher nicht widersprochen werden darf.

Die Revision glaubt dem B. R. den Vorwurf machen zu können, dass er die Rechtsprechung des R. G. in Bezug auf die Grundlage des Rechts der an einer öffentlichen Strasse Gebäude errichtenden Anlieger missverstehe, indem er einen Vertrag zwischen dem Anlieger und der Gemeinde, also den geeinten rechtsgeschäftlichen Willen beider Theile erfordert. In Wahrheit ist der B. R. von der Auffassung, welche das R. G. schon in dem Urtheile vom 7. März 1882, Entsch. Bd. 7 S. 213, im Anschluss an die Rechtsprechung des Obertribunals dargelegt, und an welcher es seitdem festgehalten hat, nicht abgewichen. Schon dort ist das Recht der anbauenden Anlieger aus einem vertraglichen Fundament hergeleitet, namentlich findet sich dort bemerkt, die Gemeinde, welche ein gewisses Terrain zur Strasse erkläre, fordere damit zur Bebauung der anliegenden Grundstücke unter gewissen, durch Gesetz oder polizeiliche Anordnungen regulirten Bedingungen und Beschränkungen auf und biete als Gegenleistung die Vortheile, welche den Häusern aus dem Gebrauche der Strassen erwachsen; freilich müssten die Befugnisse der Adjazenten an der Strasse stets der Hauptbestimmung der letzteren untergeordnet bleiben; hieraus folge aber nur, dass die Adjazenten einer im Interesse des öffentlichen Verkehrs vorgenommenen Veränderung der Strasse nicht widersprechen können, nicht aber dass die fraglichen Befugnisse ihnen nur widerruflich und nicht als ein dauerndes nur gegen Entschädigung aufzuopferndes Recht eingeräumt worden seien. Ferner ist dort hervorgehoben, in dieser Weise, nämlich als durch stillschweigenden Vertrag begründete Servitut, habe sowohl die französische Jurisprudenz, als auch zum Theil die gemeinrechtliche Rechtsprechung das

Recht der Hauseigenthümer an der vorüberführenden Strasse aufgefasst, und diese juristische Konstruktion müsse auch für das preussische Recht als massgebend betrachtet werden. Von eben dieser Auffassung geht auch der B. R. aus. Es würde auch rechtlich nicht haltbar sein, wollte man die Entstehung des Rechtes der Hauseigenthümer in ausschliesslich objektive Momente verlegen und namentlich den Umstand, dass die Gemeinde den mit dem Bau beginnenden Anlieger an der Ausführung desselben nicht hindert und vielleicht nicht hindern kann, auch die Ortspolizei nicht einschreitet, im Gegentheil die Bauerlaubniss ertheilt, schon für sich allein genügen lassen. Nothwendig bleibt der den konkreten Umständen zu entnehmende Aufforderungswille der Gemeinde; die Verhältnisse müssen so liegen, dass der Bau, den der Anlieger kraft seines Eigenthumsrechts und in seinem Interesse ausführt, zugleich auch im Interesse der Gemeinde als Inhaberin des Strassennetzes und Vertreterin des öffentlichen Wohles liegt und in diesem Sinne als eine Leistung an sie erscheinen kann, der gegenüber sie ihrerseits wiederum rechtliche, auf die Benutzung der Strasse bezügliche Vortheile bietet.

Nr. 29.. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 28. Januar 1902.

(Preuss. Verw.-Bl. XXIII. Nr. 37. S. 586.)

§ 43 Abs. 4 Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. § 4e Stempelges. v. 31. Juli 1895. Massgebend für die Stempelfreiheit eines Grundstückserwerbs ist im Enteignungsverfahren der vorläufig festgestellte Plan, nicht die Konzession.

Wenn es darauf ankommt, nachzuweisen, dass ein bestimmtes Terrain dem Enteignungsrechte des Unternehmers unterworfen gewesen wäre, wenn der Verkäufer es ihm nicht freiwillig überlassen hätte, so kann dieser Nachweis nicht, wie hier die Kl. es versucht hat, durch die blosse Bezugnahme auf den Inhalt der Konzessionsurkunde oder des Statutes in Verbindung mit der Behauptung geführt werden, ihr Unternehmen sei als ein integrirender Bestandtheil der Hauptanlage aufzufassen und falle daher noch unter die landesherrliche Konzession. Denn bei der Verleihung des Enteignungsrechtes zum Zwecke der Herstellung einer Bahnanlage kann der Natur der Sache nach diese Anlage nur erst in allgemeinen Umrissen bezeichnet werden. Die einzelnen Grundstücke, welche zur Ausführung erforderlich sind, werden in der Konzessionsurkunde noch nicht ersichtlich gemacht. Das geschieht erst durch die zuständige Verwaltungsbehörde im Wege der vorläufigen Planfeststellung (§ 15 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874), an deren Stelle bei Eisenbahnunternehmungen gemäss § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838 (Gesetzsamml. S. 505) in Verbindung mit Art. II des Gesetzes vom 13. März 1879 (Gesetzsamml. S. 25) die Prüfung und

Entscheidung des Ministers für öffentliche Arbeiten tritt. Diese landespolizeiliche Vorprüfung (vorläufige Planfeststellung) bildet dann nach allen Richtungen hin die massgebende Grundlage der Ausführung, und sie ist es daher auch, die bei freiwilligen Veräusserungsgeschäften über Grundeigenthum den allein massgebenden Anhalt für die Frage bietet, ob die Betheiligten den dadurch herbeigeführten Besitzveränderungen aus Gründen des öffentlichen Wohles sich zu unterwerfen gesetzlich verpflichtet gewesen wären (§ 4 e des Stempelsteuergesetzes vom 31. Juli 1895). Im vollen Einklange damit bezeichnet es daher § 43 Abs. 4 des Enteignungsgesetzes als wesentliches Erforderniss der Stempelfreiheit solcher freiwilliger Veräusserungsgeschäfte, dass die davon betroffenen Grundstücke „innerhalb des vorgelegten Planes liegen". Und durch das Stempelsteuergesetz ist, wie aus dessen Entstehungsgeschichte sich ergiebt und auch die bei Heinitz, Kommentar, 2. Auflage S. 4 mitgetheilten Stellen der Motive, welche die Aufgabe des Gesetzes besprechen, erkennen lassen, an dem bezeichneten Erfordernisse nichts geändert.

Nr. 30. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 28. Januar 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI. Nr. 25/28. S. 220. Ziff. 27.)

Unzulässigkeit des Selbsthilfeverkaufs eines Guts durch Angestellte der Eisenbahnverwaltung. Deutsch. H.G.B. § 373 Abs. 2. (bisher Art. 343.)

Die Ausführung der Revision, dass ein durch die Eisenbahnverwaltung bewirkter Verkauf, auch wenn er öffentlich erfolgt ist, nicht als ein ordnungsmässiger Selbsthilfeverkauf im Sinne des Art. 343 des H.G.B. anzusehen sei, ist zutreffend. Unter diesem kann nur ein solcher verstanden werden, welcher durch einen Handelsmakler oder einen zu Versteigerungen befugten Beamten bewirkt wird. (Entsch. des R. G. in Civilsachen Bd. 5 S. 94 flgd.) Der öffentliche Verkauf gewährt nur dann die vom Gesetz im Interesse des Käufers für erforderlich erachtete Sicherheit, wenn in Bezug auf Sachkunde und Unparteilichkeit der den Verkauf leitenden Persönlichkeit die nöthigen Garantien geboten sind. Der den Verkauf leitende Beamte muss deshalb insbesondere ein unparteiischer Dritter sein. Dies trifft nicht zu, wenn der Verkauf durch einen Angestellten der Eisenbahnverwaltung bewirkt ist, welche die ihr als Frachtführerin zustehenden Rechte wahrnimmt. (Urtheil des R.G. vom 18. Mai 1895, Rpt. I 56/95.) Hiermit ist indessen die Frage, ob der streitige Anspruch des Kl. für begründet zu erachten ist, noch nicht entschieden. Im Falle des Art. 343 des H. G. B. bildet der Selbsthilfeverkauf für den Verkäufer ein Mittel zur Befreiung von der Aufbewahrungspflicht, nicht aber die Vorbedingung für die Erhaltung der

Rechte, welche dem Verkäufer aus dem Annahmeverzuge des Käufers und dem zwischen beiden bestehenden Vertragsverhältnisse erwachsen. Jene Frage ist vielmehr nach den hier massgebenden Grundsätzen des Preussischen Landrechts, inbesondere in Anwendung des § 271 Thl. I Tit. 5 in Verbindung mit den §§ 98, 102, 103, 104 Thl. I Tit. 11 des A.L.R. zu entscheiden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für das Mass der Sorgfalt, welche der Kl. bei der ihm obliegenden Aufbewahrung der Waare anzuwenden hatte, — da das in Rede stehende Geschäft der Parteien (auch) auf seiner Seite ein Handelsgeschäft war, — nach Art. 282 des H.G.B. zu bestimmen ist. Hiernach wird, — indem zugleich zu erörtern sein wird, ob der Verkauf des Eises in der That auf Betreiben des Kl. stattgefunden hat oder nicht vielmehr, weil das Eis nicht abgenommen wurde, durch die Bahnverwaltung veranlasst worden ist, — zu prüfen sein, ob der Verlust der Waare unter den obwaltenden Umständen auf schuldhaften Annahmeverzug des Bekl. oder auf ein Verschulden des Kl. im Sinne des § 98 Thl. I Tit. 11 des A.L.R. zurückzuführen ist.

Nr. 31. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 30. Januar 1902.

(Entsch. i. Civils. Bd. 50. S. 396. Nr. 98.)

Ger.-Verf.-Ges. § 70. Preuss. Ausf.-Ges. z. G.-V.-G. v. 24. April 1878 § 39. Für einen Anspruch auf Ersatz des Schadens, den jemand an seinen Sachen durch einen Eisenbahnzug einer preussischen Staatseisenbahn infolge Verschuldens eines Beamten erlitten hat, sind die Landgerichte nicht ohne Rücksicht auf den Wert des Gegenstandes ausschliesslich zuständig. Die Kgl. Eisenbahnbetriebsinspektionen sind nicht Niederlassungen im Sinne des § 21 Civ.-Proz.-Ord.

Wie das Reichsgericht schon wiederholt ausgesprochen hat, vgl. Entsch. desselben in Civils. Bd. 29 S. 420, Bd. 40 S. 399, ist ein Anspruch gegen den Landesfiskus wegen Verschuldung eines Staatsbeamten im Sinne des angeführten § 39 Nr. 2 nur dann gegeben, wenn der Anspruch auf die Verschuldung des Beamten bei Ausübung der ihm obliegenden öffentlichrechtlichen Funktionen gegründet ist, dagegen nicht, wenn vom Fiskus deshalb Entschädigung verlangt wird, weil ein in einem Gewerbebetriebe desselben Angestellter die ihm obliegenden Verpflichtungen schuldhafterweise nicht gehörig erfüllt hat, sollte derselbe auch die Eigenschaft eines Staatsbeamten haben, und ihm deshalb gewisse Amtsbefugnisse zustehen.

Nach dem Thatbestande des angefochtenen Urteiles macht Kläger dem Beklagten den Vorwurf, dass auf dem Wegübergange über die von ihm betriebene Eisenbahn Riesenberg-Jablonowo der eine Prellstein längere Zeit und auch am 3. Januar 1900 gefehlt habe. Er gründet

seinen Anspruch also lediglich darauf, dass der Beklagte die ihm als Eisenbahnunternehmer obliegende Verpflichtung zur Unterhaltung der im Interesse des Publikums erforderlichen Anlagen vernachlässigt habe. Diese Verpflichtung hatte der Fiskus, wie jeder andere Unternehmer, und es handelten die Personen, welche für ihn das Erforderliche auszuführen hatten, nicht in Ausübung öffentlichrechtlicher Funktionen, sondern als seine Betriebsgehilfen. Dass abgesehen hiervon einem Staatsbeamten die Verletzung von Amtspflichten zur Last falle, und Beklagter aus besonderen Gründen für das Versehen des Beamten bei Wahrnehmung der obrigkeitlichen oder Regierungsgewalt haften müsse, hat Kläger nicht geltend gemacht. Das Landgericht war deshalb für den Anspruch nicht ohne Rücksicht auf den Wert ausschliesslich zuständig. Dies hat der Senat auch bereits in dem Urteile vom 29. April 1901 (Jurist. Wochenschr. von 1901 S. 394) ausgesprochen.

Zulässig ist dagegen die Revision nach § 547 Nr. 1 C.P.O. insoweit, als das Berufungsgericht die Zuständigkeit des Landgerichtes Graudenz zur Entscheidung über den auf § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 gestützten Anspruch und damit auch seine eigene Zuständigkeit zur Entscheidung hierüber verneint hat. Die Revision ist aber insoweit nicht begründet. Denn es ist nicht richtig, dass die Betriebsinspektion zu Graudenz eine Niederlassung des verklagten Eisenbahnfiskus, von welcher aus unmittelbar Geschäfte geschlossen würden, darstelle, und deshalb das Landgericht Graudenz zuständig sei.

Eine Niederlassung im Sinne des § 21 C.P.O. erfordert eine Geschäftsstelle, der dem Hauptetablissement gegenüber Selbstständigkeit zusteht, und die nicht bloss in Ausnahmefällen und in Sachen von untergeordneter Bedeutung selbstständig handeln kann.

Vgl. Urteil des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 24. Mai 1897, Jurist. Wochenschr. S. 381 Nr. 1.

Eine solche Niederlassung bilden die Betriebsinspektionen nicht. Sie haben den örtlichen Dienst nach den Anordnungen der Königlichen Eisenbahndirektionen auszuführen und zu überwachen. Es kann ihnen allerdings die Befugnis zu vorläufigen Kassenanweisungen, zur Beurlaubung der unterstellten Beamten und zur selbständigen Vergebung von Arbeiten und Lieferungen übertragen werden (§§ 9 und 10 der Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen vom 15. Dezember 1894, G.S. 1895 S. 11). Aber auch wenn dies geschehen ist, haben sie die Anordnungen der Eisenbahndirektionen zu befolgen (Geschäftsanweisung für die Vorstände der Eisenbahnbetriebsinspektionen vom 17. Dezember 1894 § 1, Eisenb.-Verordnungsbl. von 1895 S. 49).

Nr. 32. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
3. Civil-Senat. Vom 31. Januar 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 3. S. 673.)

Berechnung der Pensionen vormaliger, in den Staatsdienst übernommener Privatbahnbeamten.

Kläger war früher im Dienst der C.-M. Eisenbahngesellschaft angestellt, und war hinsichtlich seiner Pensionirung bestimmt, dass er eine lebenslängliche Pension, deren Betrag nach den Bestimmungen des preussischen Pensionsgesetzes für die unmittelbaren Staatsbeamten vom 27. März 1872 mit der Massgabe bemessen werde, dass die Dienstzeit vom 1. Januar 1870 ab und das zuletzt bezogene feste Gehalt zur Berechnung gezogen werde, zu beanspruchen habe. Bei Verstaatlichung der C.-M. Eisenbahn wurde durch Erlass des zuständigen Ministers vom 6. Dezember 1880 hinsichtlich der Pensionsverhältnisse der in den Staatsdienst zu übernehmenden Beamten bestimmt, dass bei der Pensionirung „das der Pensionsberechnung zu Grunde zu legende Gehalt und pensionsberechtigende Dienstalter sich nach dem Inhalt der Engagementsverträge bestimme", und „dass eine Pension aus Staatsmitteln den Beamten nur nach Massgabe des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 unter den dort gegebenen Voraussetzungen gewährt werde", „auch hierbei nur diejenige Dienstzeit in Betracht zu ziehen sei, welche im Staatsdienst verbracht worden". „Haben die Beamten", heisst es dann wörtlich weiter, „eine nach dem Gesetz vom 27. März 1872 pensionsberechtigende Staatsdienstzeit zurückgelegt, so ist nur eine Pension zu gewähren. Dieselbe ist zu berechnen entweder nach den Engagementsverträgen . . . . . . oder nach den Bestimmungen des bezeichneten Gesetzes, je nachdem das eine oder das andere ein den Beamten günstigeres Resultat ergiebt". Der Kläger hat sich in einem Reverse vom 1. Juli 1881 mit diesen Bestimmungen ausdrücklich einverstanden erklärt, namentlich anerkannt, dass ihm nur die eine oder die andere Pension zustehe und daher zugleich „für den Fall, dass er sich im Staatsdienste eine Pension nach Massgabe des vorerwähnten Gesetzes erdienen solle, in Höhe dieses Betrages auf die vertragsmässige Pension ausdrücklich hiermit Verzicht" geleistet, und ist dann am 1. Juli 1881 in den Staatsdienst aufgenommen.

Derselbe ist dann, nachdem inzwischen das die Beamten erheblich günstiger stellende neue Pensionsgesetz vom 31. März 1882 in Kraft getreten war, am 1. Oktober 1900 in den Ruhestand getreten. Unstreitig hat er im Staatsdienst einschliesslich des anzurechnenden Militärdienstes eine für die Pension in Betracht kommende Dienstzeit von 20 Jahren und beträgt danach, nach dem neuen Gesetz vom 31. März 1882 berechnet, die ihm zukommende Pension 2832 Mk. Seine Gesammtdienst-

zeit vom 1. Januar 1870 ab beträgt dagegen nach der Abrundung der Pensionsgesetze 30 Jahre, und hiernach beträgt nach dem in seinem Engagementsvertrage mit der C.-M. Eisenbahngesellschaft für massgebend erklärten Gesetz vom 27. März 1872 die jährliche Pension 3396 Mk. Auf diesen Betrag als den höheren ist seine Pension festgesetzt.

Der Kläger hat jedoch gegen diese Festsetzung den Rechtsweg beschritten, indem er in den Vorinstanzen geltend machte, dass auch bei Berechnung seiner vertraglichen Pension aus dem Engagementsvertrage das Gesetz vom 31. März 1882, wonach sich seine Pension auf jährlich 4075,20 Mk. stellen würde, zu Grunde gelegt werden müsse, weil bei der Anziehung des Gesetzes vom 27. März 1872 nur die Absicht der Kontrahenten gewesen sei, die Beamten der Gesellschaft den Staatsbeamten gleichzustellen, eventuell aber wenigstens begehrte, dass für die im Staatsdienst verbrachte Zeit die Pension nach dem Gesetz vom 31. März 1882 berechnet, ausserdem ihm aber für die im Dienst der C.-M. Eisenbahngesellschaft zugebrachte Zeit noch eine nach dem Gesetz vom 27. März 1872 zu berechnende Pension hinzugezahlt werden müsse.

Nachdem das Berufungsgericht darauf diese beiden Berechnungsarten als mit dem Engagementsvertrag und mit den beim Eintritt des Klägers in den Staatsdienst getroffenen Abmachungen für unvereinbar und die von der Verwaltungsbehörde getroffene Festsetzung nach diesen Abmachungen für allein richtig erklärt und daher die Klage abgewiesen hatte, ist der Kläger in der nunmehr von ihm beschrittenen Revisionsinstanz auf diese seine früheren Berechnungsweisen nicht mehr zurückgekommen, hat nunmehr aber eine dritte Berechnungsweise dahin aufgemacht, dass ihm einmal die ihm zugebilligte Vertragspension von jährlich 3396 Mk. jährlich zustehe, ferner ihm aber auch noch der Plusbetrag von 285 Mk. jährlich zukomme, welcher sich für eine zwanzigjährige Staatsdienstzeit nach dem Gesetz vom 31. März 1882 gegenüber dem Gesetz vom 27. März 1872 mehr ergebe, weil er in dem Reverse vom 1. Juli 1881 auf die Vertragspension nur in Höhe des ihm nach dem Gesetz vom 27. März 1872 zustehenden Staatspensionsbetrages Verzicht geleistet habe.

Dieser Revisionsangriff ist schon wegen der Natur des Rechtsmittels unbeachtlich. Denn das Berufungsurtheil beruht auf der einen Rechtsirrthum nirgends zu Tage treten lassenden, übrigens auch sachlich unbedenklichen Auslegung der für den Rechtsstreit allein massgeblichen vertraglichen Abmachungen bei Eintritt des Klägers in den Staatsdienst in Verbindung mit der Auslegung seines früheren Dienstvertrages, und dass dabei der jetzt vom Kläger geltend gemachten Auslegung nicht

besonders gedacht ist, erklärt und rechtfertigt sich daraus, dass diese Auffassung in den Vorinstanzen vom Kläger überhaupt nicht vorgebracht war. Von einer Gesetzverletzung insofern, als, wie Kläger in der mündlichen Verhandlung noch geltend machte, das Gesetz vom 31. März 1882 nicht angewandt und ferner rechtsirrig angenommen sei, dass im Voraus auf die Rechtswohlthaten künftiger Gesetze verzichtet werden könne, kann gar keine Rede sein, da auch nach der Auffassung des Berufungsgerichts das Gesetz vom 31. März 1882 für Kläger, wie für alle Staatsbeamten an sich zur Anwendung kam, er aber von der ihm gewährten besonderen Befugniss, die noch günstigere Pension aus seinem früheren Dienstvertrag zu verlangen, Gebrauch gemacht hat.

Nr. 33. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 5. Februar 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 71. S. 1818.)

Die Eisenbahnstationen, welche selbstständige Frachtgeschäfte abschliessen, sind als besondere Niederlassungen anzusehen und begründen den Gerichtsstand der Niederlassung.

Die Eisenbahn haftet nach § 19 E.-B.-O. und nach dem allgem. bürgerl. Gesetzbuche für den Schaden, welcher durch mangelhaftes Bestreuen der zum Bahnhofe gehörigen Strasse bei Glatteis herbeigeführt wird.

Das Gericht erster Instanz hat die Verpflichtung der Beklagten, die Auffahrtsstelle bei der Rampe des Gütermagazines ihres Prager Bahnhofes bei Glatteis mit Sand zu bestreuen, mit Recht aus den Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, abgeleitet und wird in dieser Beziehung unter Hinweis auf die zutreffende Begründung des erstrichterlichen Urtheiles hier noch bemerkt, dass nach den Feststellungen die Auffahrtsstelle, auf welcher sich der Unfall ereignete, unmittelbar an das Gütermagazin anstösst, von dessen Dach überdeckt wird und somit ebenso wie das Magazin selbst ausschliesslich dem von der Beklagten betriebenen Gütertransporte dient, weshalb auch nach § 4 des Gesetzes vom 18. April 1886, Nr. 38 des Landesgesetzblattes für das Königreich Böhmen, die Erhaltung derselben ausschliesslich der Beklagten obliegt. Zu dieser Erhaltung gehören alle Vorkehrungen, welche die zweckentsprechende, sichere und gefahrlose Benützung der Auffahrtsstelle ermöglichen, hiezu gehört aber erfahrungsgemäss bei Glatteis das Bestreuen mit Sand. Dass dieselbe mit Granitwürfeln gepflastert ist und dass derartige Strassen bei Glatteis mit Sand nicht bestreut werden, hat die Beklagte erst in ihrer Revisionsbeantwortung behauptet und kann deshalb gemäss § 504 Abs. 2 C.-P.-O. hier nicht berücksichtigt werden.

Die Schadenersatzpflicht der Beklagten erscheint aber auch in den

Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über Schadenersatz, auf welche sich im § 19 der oben citirten Eisenbahnbetriebsordnung ausdrücklich berufen wird, begründet.

Schon bei Anwendung der gewöhnlichen Aufmerksamkeit und der unter allen Umständen gebotenen Vorsicht musste die Beklagte erkennen, dass bei Glatteis die Benützung der Auffahrtsstelle beim Gütermagazin für die dabei beschäftigten Personen und Zugthiere eine Gefahr des Stürzens herbeizuführen geeignet ist; dafür, dass die Beklagte sich dieser Erkenntniss bewusst war, spricht der von ihrem eigenen Zeugen und Bahnbediensteten Wenzel R. bestätigte Umstand, dass bei Glatteis innerhalb des Bahnhofes die Wege und Strassen stets mit Sand bestreut werden, und dass am Tage des Unfalles die Unfallsstelle deswegen noch nicht bestreut war, weil die mit der Bestreuung beschäftigten Arbeiter bis zu jener Stelle noch nicht gekommen waren. Das Unterlassen der rechtzeitigen Bestreuung der in Rede stehenden Auffahrtsstelle begründet demnach gemäss § 1297 a. b. G.-B. auf Seite der Beklagten ein Versehen, welches dieselbe gemäss §§ 1294 und 1295 a. b. G.-B. zur Schadenersatzleistung verpflichtet.

Nr. 34. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 6. Februar 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI. Nr. 23/24. S. 190. Ziff. 36.)

Preuss. A. L. R. §§ 18, 20. I, 3. Die Unterlassung eigener Umschau beim Ueberschreiten eines Eisenbahnüberganges ist ein mässiges Versehen gegenüber dem in der Nichtbeobachtung der vorgeschriebenen Schutzmassnahmen liegenden groben Verschulden des Bahnpersonals.

Erwägt man, dass der auf der Strasse Verkehrende und damit auf einen Uebergang über den Bahnkörper Angewiesene zunächst damit rechnet, dass die zum Schutze der Verkehrenden durch Gesetz oder Verordnung angeordnete Schutzvorrichtungen vom Bahnpersonal auch vorschriftsmässig gehandhabt werden, so kann die Unterlassung der bei der Möglichkeit einer Nachlässigkeit des Personals, einer Störung oder des Versagens mechanischer Vorrichtungen gebotenen Vorsicht eigener Umschau doch nur als ein mässiges Versehen im Sinne des § 20 Thl. I Tit. 3 des A. L. R. erachtet werden, während die Unterlassung der einzigen Sicherheitsvorkehrung eine schwere Pflichtverletzung und somit ein grobes Versehen im Sinne des § 18 Thl. I Tit. 3 des A. L. R. begründet. Mit Recht führt in dieser Beziehung das B. G. aus, dass den Lokomotivführer nicht entschuldige, wenn er, wie er behaupte, wegen der herrschenden Finsterniss die Läutetafel nicht gesehen habe. Dass ein Uebergang die Bahn durchschneide, wusste er. So konnte ihm nicht entgehen, dass die Gefahr sich steigere, wenn er das Läutewerk nicht rechtzeitig in Thätigkeit setze und nicht dauernd in Thätigkeit halte.

Nr. 35. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
4. Civil-Senat. Vom 6. Februar 1902.

Preuss. Kleinbahngesetz v. 28. Juli 1892 §§ 6, 21. Die in einem Strassenbenutzungsvertrage enthaltene Bestimmung, dass den Gemeindebeamten auf ihre Person lautende Freifahrtscheine für die Bahn zu ertheilen sind, verletzt den § 21 l. c. dann nicht, wenn die Ertheilung und die sonstigen Leistungen der Bahn als ein gleichwerthiges Aequivalent für die Erlaubniss zur Strassenbenutzung zu erachten ist.

Die klagende Dorfgemeinde hat mittels Vertrages der Rechtsvorgängerin der Bekl., der deutschen Kleinbahnbetriebsgesellschaft, das Recht zur Anlage und zum Betrieb einer zunächst mit Dampf, später elektrisch zu betreibenden Strassenbahn ertheilt. Dagegen hat die gedachte Gesellschaft die Verpflichtung übernommen, den der Gemeinde gehörigen Weg zu chaussiren, sowie für die Unterhaltung und Beleuchtung der Strecke zu sorgen. Im § 7 des Vertrages ist weiterhin bestimmt: „Den etatsmässigen Gemeindebeamten sind auf ihre Person lautende Freifahrtscheine für die Benutzung der genannten Strecke zu ertheilen“. Die Bekl. macht geltend, dass der § 7 des Abkommens der zwingenden Vorschrift des § 21 des Gesetzes über Kleinbahnen vom 28. Juli 1892 zuwiderlaufe und daher ungültig sei. Nach der gedachten Vorschrift haben die angesetzten öffentlich bekannt zu machenden Beförderungspreise gleichmässig für alle Personen oder Güter Anwendung zu finden und sind Ermässigungen der Beförderungspreise, welche nicht unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann zu Gute kommen, unzulässig. Hiernach darf kraft öffentlichen zwingenden Rechts das für die Beförderung von Personen oder Gütern von der Kl. der Bahn zu leistende Entgelt nicht in seiner Höhe zurückbleiben hinter den allgemein geltenden Tarifsätzen. Dass das für die Beförderung zu leistende Aequivalent in Geld bestehe, ist nicht erfordert. Es kann recht wohl durch Hingabe an Zahlungsstatt Aufrechnung und sonst geleistet werden. Auch in der Erlaubniss zur Anlegung der Bahn kann das entsprechende Aequivalent gefunden werden, sofern nur hier wie sonst wirklich Leistung und Gegenleistung als gleichwerthig gelten. Bei den zu berücksichtigenden vielfachen, finanziellen und sonstigen auf einen objektiven Massstab schwer reduzirbaren Interessen der Wegeunterhaltungspflichtigen wird allerdings für die objektive Gleichwerthigkeit in erster Linie die Bestimmung der Parteien selbst massgebend bleiben müssen. Immerhin kann es gegebenen Falls Gegenstand der konkreten Ausmittelung werden, ob etwa die Parteifestsetzungen zur Umgehung des Gesetzes geschehen sind. Aus den Ausführungen des B. G. ist zu entnehmen, dass dasselbe nach Massgabe dieser Gesichtspunkte in der Ertheilung von Freifahrtscheinen und den sonstigen

Leistungen der Bahn ein gleichwerthiges Entgelt für die Erlaubniss zur Anlegung und zum Betriebe der Bahn gesehen und eine Absicht der Umgehung dieses Gesetzes für ausgeschlossen erachtet hat. Die Vorschrift des § 21 des Kleinbahngesetzes ist demnach im vorliegenden Falle mit dem B.G nicht dadurch als verletzt anzusehen, dass für die etatsmässigen Gemeindebeamten freie Fahrt ausgemacht ist.

Nr. 36. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.
Vom 8. Februar 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 49. S. 1281.)

Kompetenz der Eisenbahnbehörde zur Ertheilung des Bauconsenses.

Die Eisenbahnbehörde kann im Sinne der §§ 19 und 22 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, auch dann mit der Ertheilung eines Bauconsenses für eine Anlage vorgehen, wenn die Frage, ob für diese Anlage ein besonderes gewerbepolizeiliches Verfahren einzuleiten sei, noch bei den Gewerbebehörden anhängig ist, und ist nicht gebunden, hierbei die formellen Vorschriften der Gewerbeordnung über die Genehmigung von gewerblichen Betriebsanlagen zu beachten.

Nr. 37. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.
Vom 8. Februar 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 50. S. 1297.)

Kompetenz zum Baukonsens für nachträgliche Aenderungen. Baukonsens der Staatsbahndirektionen nach § 17 P. 15 des Organisationsstatutes.

1. Wenn der Bauconsens für eine Anlage ursprünglich von den Eisenbahnbehörden ertheilt wurde, so sind diese auch zur Genehmigung nachträglicher baulicher Aenderungen competent.

2. In § 17, P. 15, des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung ist für die Staatsbahn-Directionen unter gewissen Voraussetzungen eine allgemeine Delegation zur Ertheilung von Bauconsensen gegeben, welche in Einzelfällen eine besondere Ermächtigung des Eisenbahnministeriums zu solchen Bauconsensen bei Zutreffen dieser Voraussetzungen überflüssig macht.

3. Im Sinne des § 17, P. 15, des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung können Benützungsconsense von den Staatsbahn-Directionen auch hinsichtlich jener Bauherstellungen ertheilt werden, für welche mangels einwandlosen Verlaufes der politischen Begehung der Bauconsens durch das Eisenbahnministerium ertheilt wurde.

Nr. 38. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 10. Februar 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI. Nr. 23/24. S. 193. Ziff. 46.)

Preuss. Eisenb.-Ges. v. 3. November 1838 § 25. Die durch besondere Vereinbarung von dem Entschädigungsberechtigten auf den Versicherer erfolgte Uebertragung des Entschädigungsanspruches ist rechtsgültig.

Wenn der Bekl. die Meinung vertritt, die durch besondere Vereinbarung erfolgte Uebertragung des der Firma S. erwachsenen Entschädigungsanspruchs auf die klagende Versicherungsgesellschaft entbehre der rechtlichen Wirkung, so ist dies ganz unzutreffend. In den Vorinstanzen ist insoweit geltend gemacht worden, es sei illoyal und verstosse gegen die guten Sitten, wenn der Versicherer sich für Uebernahme einer Gefahr hohe Prämien zahlen lasse und andererseits den wegen dieser Uebernahme von ihm dem Versicherten gezahlten Betrag von einem Dritten sich wieder vergüten lasse; wie wenig eine solche Auffassung berechtigt erscheint, ergiebt die Thatsache, dass in verschiedenen Fällen das Gesetz direkt den Uebergang des dem Versicherten an Dritte zustehenden Entschädigungsanspruchs auf den Versicherer angeordnet hat, so in §§ 804, 805 des H. G. B. (vergl. dazu A. L. R. Thl. II Tit. 8 § 2215), sowie mehrfach bei dem öffentlichen Rechte angehörenden Versicherungen (vergl. Dreyer im Sächs. Archiv Bd. I S. 425 fg.), und dass vielfach die Meinung Vertretung gefunden hat, dass ein solcher Uebergang immer stattfinde (vergl. Dreyer a. a. O. S. 433 fg., auch Entsch. des R. G. in Civilsachen, Bd. 31 S. 158) oder doch vom Versicherer erzwungen werden könne.

Nr. 39. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 11. Februar 1902.

(Allgem. Tarif-Anz. XXI. Nr. 12. S. 206.)

Nur der Adressat, welcher nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief übernommen hat, kann die Rechte aus dem Frachtvertrage gegen die Bahn giltig übertragen.

Dies gilt selbst dann, wenn der Adressat nachträglich den Frachtbrief der Bahn wieder zurückgestellt hat.

Das Gericht hat befunden, dass dem Kläger die Berechtigung zur Klage fehle. Nach § 73 (1) Betr.-Regl., welcher Paragraph mit der Ueberschrift: „Active Legitimation“ versehen ist, ist zur Geltendmachung der aus dem Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Nach § 64 (4) Betr.-Regl., welche Bestimmung mit der Ueberschrift „Verfügungsrecht des Absenders“ versehen ist, erlischt das Verfügungsrecht des Absenders, auch wenn er das Frachtbriefduplicat oder den

Aufgabeschein besitzt, sobald nach der Ankunft im Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben wurde. Dieser Fall liegt hier vor, denn die Empfängerin hat gegen Uebergabe des den Empfang bestätigenden Aviso und Bezugsscheines den Frachtbrief nach Ankunft des Gutes übernommen.

Aus diesem Grunde war demnach nur die L.-J. A. zur Geltendmachung der Rechte gegenüber der Eisenbahn berechtigt. Da aber der Kläger als Rechtsnachfolger des Aufgebers C. W. N. die Klage gegen die Beklagte erhoben hat, dem Kläger dagegen von der allein berechtigten L.-J. A. Rechte nicht übertragen worden sind, so war der Kläger gemäss §§ 73 und 64 Betr.-Regl. zur Erhebung der Klage nicht ermächtigt und war daher die Klage abzuweisen.

Der Kläger führte allerdings an, dass die Adressatin nach Uebergabe des Frachtbriefes den Frachtbrief der Bahn wieder übergeben hat und somit die Folgen der Uebernahme des Frachtbriefes behoben wurden.

Diese Ansicht ist aber eine irrthümliche. Sobald von dem Adressaten der Frachtbrief in Empfang genommen wurde, treten die Rechtsfolgen des § 64 (4) Betr.-Regl. ein, und es steht weder der Bahn noch dem Adressaten das Recht zu, auf irgend eine Weise diese Folgen rückgängig zu machen. Uebrigens haben vorliegend weder die Bahn noch die Adressatin beabsichtigt, die Folgen des § 64 (4) Betr.-Regl. rückgängig zu machen, denn der Frachtbrief wurde der Bahn nur zum Zwecke der Thatbestandsaufnahme und als Beleg zu der letzteren von der Adressatin übergeben und von der Bahn auch in diesem Sinne übernommen.

Nr. 40. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts [1]).

6. Civil-Senat. Vom 13. Februar 1902.

(Entsch. i. Civils. Bd. 50. S. 408.)

§§ 1, 6 Haftpflichtges. v. 7. Juni 1871. Für Haftpflichtklagen aus § 1 ist der persönliche Gerichtsstand des Verklagten (forum rei), nicht der örtliche (forum delicti commissi) zuständig.

Die Klage ist gestützt auf den § 1 des R. H. G. vom 7. Juni 1871 und ist erhoben nicht im Gerichtsstande des Sitzes der den verklagten Fiskus vertretenden Behörde, sondern im Gerichtsstande des Ortes, wo der fragliche Eisenbahnunfall sich ereignet hat, unter Berufung darauf, dass es sich um die Klage aus einer unerlaubten Handlung im Sinne des § 32 der C. P. O. handle. Das R. G. hat die Einrede der örtlichen Unzuständigkeit beachtet. Zwar ist davon auszugehen, dass der Begriff der unerlaubten Handlung im Sinne des § 32 der C. P. O. mindestens

[1]) s. Eger, Komm. z. Haftpfl.-Ges. 5. Aufl. S. 468 ff.

so weit reicht, wie das jeweilige materielle Recht ihn bestimmt, so dass er sehr wohl durch die Einführung des B. G. B. eine Erweiterung erfahren haben kann. Auch lässt sich nicht leugnen, dass für die Annahme, dass Letzteres geschehen sei, die Umstände sprechen, dass in den 25sten Titel des zweiten Buches des B. G. B., der die Ueberschrift „Unerlaubte Handlungen" trägt, verschiedene Thatbestände Aufnahme gefunden haben, die nach der bis dahin ausnahmslos geltenden Auffassung nicht, oder wenigstens nicht unmittelbar unter diesen Begriff gefallen sein würden, und dass andrerseits eine besondere Begriffsbestimmung der unerlaubten Handlung sich in der neuen Gesetzgebung nirgends findet. Zu den erwähnten Thatbeständen gehört der Anspruch aus § 1 des Haftpflichtgesetzes nicht, da die blosse Einrede, dass den verklagten Eisenbahnunternehmer kein Verschulden treffe, hier nicht zugelassen wird. (Wird weiter ausgeführt.) Der erkennende Senat hat i. S. Reichel w. Preuss. Eisenbahnfiskus (Rep. VI. 396/1901) das forum delicti commissi für eine Klage aus dem dem § 1 des Haftpflichtgesetzes insoweit völlig analogen § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes von 1838 versagt.

Nr. 41. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 14. Februar 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 3. S. 676.)

Die privatrechtlichen Ansprüche der nicht richterlichen Beamten sind nach der ihnen thatsächlich von der hierzu kompetenten Behörde verliehenen Stellung und nicht nach derjenigen Stellung zu beurtheilen, welche ihnen bei einer nach der Auffassung des Gerichts rechtmässigen Ausübung der Aemterhoheit hätte verliehen werden sollen.

Der Kläger hat sich als Militäranwärter bei dem königlichen Eisenbahnbetriebsamt B. um eine Kanzlistenstelle beworben, ist dort am 1. Januar 1893 zu einer Probedienstleistung einberufen und vom 1. Juli 1893 ab durch Verfügung dieser Behörde vom 14. Juni 1893 nach Ablauf der Probezeit als Kanzleiaspirant im Staatsbeamtenverhältniss unter Vorbehalt einer verwaltungsseitigen vierwöchigen Kündigungsfrist angestellt worden. Am 4. August 1893 hat er die vorgeschriebene Prüfung zum Kanzlisten abgelegt und am 1. Juni 1899 ist er als Kanzlist etatsmässig angestellt worden.

Zum 1. Juli 1893 war bereits eine etatsmässige Kanzlistenstelle bei der Anstellungsbehörde freigeworden und einem Nichtversorgungsberechtigten übertragen worden.

Auf Grund dieses Thatbestandes behauptet Kläger, dass ihm insofern ein Unrecht geschehen sei, als ihm nach den vom Bundesrath angenommenen Grundsätzen für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militäranwärtern, insbesondere nach den §§ 19 und 22 dieser Verordnung die am 1. Juli

1893 freigewordene Stelle hätte verliehen werden müssen, und dass ihm deshalb ein Anspruch auf Erstattung desjenigen Betrages zustehe, den er über die ihm gezahlten Diäten hinaus an Gehalt, Wohnungsgeldzuschuss und Ersatz von Umzugskosten mehr bezogen haben würde, wenn er seinem Recht auf Anstellung entsprechend schon am 1. Juli 1893 als Kanzlist im Preussischen Eisenbahndienst angestellt worden wäre.

Die gegen das Urtheil des königl. preuss. Oberlandsgerichts zu N. eingelegte Revision scheitert schon daran, dass nach preussischem Recht die Gerichte die privatrechtlichen Ansprüche der nicht richterlichen Beamten gemäss der thatsächlich gegebenen öffentlich-rechtlichen Stellung, wie solche ihnen von der hierzu kompetenten Behörde durch Verleihung des Amtes gegeben worden ist, zu beurtheilen haben und dass nicht diejenige Stellung für die Beurtheilung der vermögensrechtlichen Ansprüche der nicht richterlichen Beamten massgebend ist, welche denselben bei einer nach der Auffassung des Gerichts rechtmässigen Ausübung der Aemterhoheit hätte verliehen werden sollen. Eine Aenderung dieses Rechtszustandes ist auch weder durch das Reichsgesetz vom 27. Juni 1871, betr. die Pensionirung und Versorgung der Militärpersonen u. s. w., noch durch die Grundsätze des Bundesrathes vom 7. und 21. März 1882 für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen u. s. w. eingetreten. Dieses in Preussen geltende Recht ist in ständiger Judikatur den Erkenntnissen des Reichsgerichts zu Grunde gelegt worden (vergl. z. B. aus dem letzten Jahre Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. 48 Nr. 69).

Nr. 42. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 15. Februar 1902.

(Preuss. Verwalt.-Bl. Bd. XXIII. Nr. 36. S. 568.)

Preuss. Allgem. Berggesetz v. 24. Juni 1865 §§ 148 ff. Umfang der Entschädigungsansprüche des Eisenbahnunternehmers gegen den Bergbautreibenden wegen Schädigung von Eisenbahnanlagen durch den Bergwerksbetrieb.

Nach § 150 Abs. 1 des Allgemeinen Berggesetzes ist der Bergwerksbesitzer nicht zum Ersatze des Schadens verpflichtet, welcher an Gebäuden oder anderen Anlagen durch den Betrieb des Bergwerks entsteht, wenn solche Anlagen zu einer Zeit errichtet worden sind, wo die denselben durch den Bergbau drohende Gefahr dem Grundbesitzer bei Anwendung gewöhnlicher Aufmerksamkeit nicht unbekannt bleiben konnte. Voraussetzungen des § 150 Abs. 1 sind: a) dass ein Schade an Anlagen durch den Bergwerksbetrieb entstanden ist, b) dass die Anlagen zu einer Zeit errichtet sind, wo der Grundeigenthümer die Schäden als wahr-

scheinlich voraussah oder bei gewöhnlicher Aufmerksamkeit als wahrscheinlich voraussehen musste (vergl. Daubenspeck, Bergrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 376, Bd. 2 S. 120). Die erste Voraussetzung ist unstreitig vorhanden. Bezüglich der zweiten Voraussetzung nimmt der B. R. für erwiesen an, dass vor Errichtung der Anlage (1880 oder 1883 bis 1890) sich der Erdboden auf der streitigen Strecke alljährlich gesenkt hat und wieder angehoben worden ist, dass sich auch 1886 unmittelbar am Eisenbahndamme Risse und Mulden im Erdboden gebildet haben.

Für die Anwendung des § 150 genügt es unter allen Umständen, wenn nachgewiesen wird, dass die schädlichen Bodenbewegungen durch den Bergbau herbeigeführt worden und dass dem Grundeigenthümer dies bekannt war oder bekannt sein musste. Nach den vom B. R. getroffenen Feststellungen liegen die Voraussetzungen des groben Verschuldens des Kl. vor. Seit Jahren war die Strecke in Bewegung, sie senkte sich und musste alljährlich angehoben werden. Der Kl. hat bereits in dem Schreiben vom 3. April 1886 die Bekl. darauf hingewiesen, dass die den Bahndamm gefährdenden Bodenverschiebungen, Senkungen und Risse von ihrem Bergbaubetriebe herrührten, er hat den Vorprozess auf Grund der gleichen Behauptung geführt und er hat am 29. April 1891 das Gutachten eines Bergsachverständigen empfangen, welches zu demselben Ergebnisse gelangte. Trotzdem hat er im Sommer 1892 die Neuanlagen errichtet. Bedenken ergeben sich gegen die Anwendung des § 150 des Allgemeinen Berggesetzes daraus, dass die beschädigten Anlagen dem öffentlichen Verkehre dienen. Nach den §§ 153 bis 155 daselbst ist das Recht der öffentlichen Verkehrsanstalten stärker als das Recht des Bergbaubetreibenden. „Von diesem Gesichtspunkt erweist sich *jede* Beschädigung einer öffentlichen Verkehrsanstalt durch den *nach deren Genehmigung und Errichtung fortgesetzten Bergbau*, auch wenn ein Verschulden des Bergbaubetreibenden nicht vorliegt, als eine Rechtsüberschreitung, durch welche die allgemeine Entschädigungspflicht des Bergwerksbesitzers für Beschädigung des Grundeigenthums (§ 148) dergestalt modifizirt wird, dass für die Annahme eines konkurrirenden Versehens des Beschädigten im Sinne des § 150 kein Raum bleibt. Denn der das Bergbaurecht beschränkende gesetzliche Schutz der öffentlichen Verkehrsanstalten deckt die letzteren, sowie sie errichtet worden sind, schlechthin gegen den *künftigen* Bergbau; und die hypothetische Erkennbarkeit der Gefahr zur Zeit der Errichtung liegt sonach ausserhalb der zwischen dem Schaden und dem *nach Errichtung der Anlage* fortgesetzten Bergbau bestehenden Kausalität“. (Entsch. des R.G. in Civilsachen Bd. 28 S. 341 ff.; vergl. auch Daubenspeck, Bergrechtl. Entsch. Bd. 2 S. 223 ff. und Entsch. des

Obertribunals Bd. 61 S. 317.) Demnach würde der Kl. Anspruch auf Ersatz des Schadens haben, der durch den nach Errichtung der Gleise und der Brücke fortgesetzten Grubenbetrieb an diesen Anlagen herbeigeführt ist, dagegen nicht auf Ersatz des Schadens, welcher als Folge des früheren Grubenbetriebs erscheint. Diese Unterscheidung ist sowohl bezüglich des bereits entstandenen und in beziffertem Betrage geforderten, als auch bezüglich des künftig entstehenden Schadens zu machen.

Nr. 43. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 18. Februar 1902.

(Allgem. Tarif-Anz. XXI. Nr. 19. S. 306.)

1. In dem Falle, als eine Sendung tarifmässig von dem Absender verladen wurde, obliegt der Partei der Nachweis, dass die Sendung bei der Aufgabe das im Frachtbriefe angegebene Gewicht wirklich hatte, falls nicht die Nachwiegung von der Bahn vorgenommen und auf dem Frachtbriefe bestätigt wurde.

2. In diesem Falle sind von dem Absender auch die Nummer und die Eigenthumsmerkmale des Wagens an der vorgeschriebenen Stelle einzutragen.

Aus dem im Schriftsatze des Klägers beiliegenden Wägescheine geht hervor, dass die Abwage am 19. Dezember 1901 erfolgte, während die Sendung erst am 29. Dezember 1901 bei der Bahn aufgegeben wurde. Darüber, was mit dieser Sendung in der Zwischenzeit geschah, fehlt jeder Anhaltspunkt. Entscheidend wäre nur, welches Gewicht die Sendung im Momente der Uebergabe an die Bahn hatte; ein Beweis, dass damals das im Frachtbrief angegebene Gewicht richtig sei, fehlt.

Nach § 75 Betr.-Regl. haftet die Bahn jedoch nur für den Schaden, welcher durch die Minderung des Gutes seit der Annahme des Gutes zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist. Wenn nun nicht feststeht, wie viel die Sendung zur Zeit der Aufgabe gewogen hat, so erscheint nicht erwiesen, dass während des Transportes sich ein Abgang ergeben hat. Es war daher der Kläger schon mit Rücksicht auf das Vorgesagte mit seinem Schadenersatzanspruch gemäss § 75 Betr.-Regl. abzuweisen.

Es steht aber durch die Aussagen der Zeugen S., J. W. und A. W. fest, dass die Säcke bei der Ankunft in Brünn und bei der Uebergabe an den Adressaten vollgefüllt waren und dass aus den Säcken nichts entnommen sein konnte.

Mit Rücksicht hierauf und da der Kläger zugibt, dass dem Adressaten 199 Säcke abgeliefert wurden, muss gefolgt werden, dass ein Abgang während des Bahntransportes nicht erfolgt ist.

Kläger vermeint, es sei seitens der Bahn eine Verwechslung der an J. K. S. aufgegebenen Sendung mit der an einen anderen gleichfalls

in Brünn befindlichen Adressaten am selben Tage aufgegebenen vorgenommen worden. Diese Annahme erscheint ausgeschlossen. Laut Frachtbrief wurde die Sendung an J. K. S. in dem Waggon Nr. 21.504, verladen und der Bahn übergeben, da nach den Tarifen die Verladung von der Partei zu erfolgen hatte. In Brünn wurde laut Thatbestandsaufnahme die Sendung für J. K. S. aus dem Waggon Nr. 21.504 übergeben. Es war daher eine Verwechslung seitens der Bahn ausgeschlossen. Möglicherweise könnte in Triest die Nummer des Waggons, in welchem die Sendung an die Actiengesellschaft der k. k. priv. Lederfabrik von der Partei verladen war, in den an J. K. S. bestimmten Frachtbrief eingesetzt worden sein und umgekehrt. Wenn dies der Fall wäre, wofür aber keine Beweise angeführt wurden, so wäre die Bahn hiefür nicht haftbar, weil nach § 52 (6) Betr.-Regl. bei Aufgabe von Gütern, welche der Absender zu verladen hat, von diesem die Nummer des Waggons an der vorgeschriebenen Stelle im Frachtbrief einzutragen ist.

Nr. 44. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 20. Februar 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI. Nr. 25/28. Beilage 3. S. 214. Ziff. 57.)

B. G. B. §§ 823, 839. Der Beamte, welcher zur Ertheilung einer Auskunft zwar nicht verpflichtet, aber befugt ist, ist für die richtige Ertheilung der Auskunft verantwortlich.

Die Frage, ob es zu den Amtspflichten der Beklagten (Zollbeamten) gehört, eine Anfrage, wie die vom Kläger gestellte, zu beantworten, wäre an sich nach den Vorschriften des öffentlichen Rechtes beziehungsweise nach den bestehenden Dienstvorschriften zu entscheiden. Der von dem Landgericht in dieser Richtung um eine amtliche Aeusserung ersuchte Provinzialsteuerdirektor hat eine solche dahin abgegeben: für das Hauptzollamt zu Pogorzelice oder die drei Mitglieder desselben habe keine Amtspflicht bestanden, die gestellte Anfrage zu beantworten und darauf Auskunft zu ertheilen, da es nicht zu den Aufgaben der Zoll- und Steuerbeamten gehöre, über die bestehenden Abgaben und deren Rückgewähr Belehrungen zu ertheilen. Die Vorschriften darüber seien durch Gesetze und andere veröffentlichte rechtsverbindliche Bestimmungen festgesetzt, aus denen die Interessenten selbst, auf eigene Verantwortung, sich die erforderliche Auskunft zu verschaffen hätten. — Diese Aeusserung besagt jedoch nur soviel, dass keine amtliche Verpflichtung, die Anfrage zu beantworten, für das Hauptzollamt und die Beklagten bestanden habe, nicht aber auch, dass es jener Behörde und den Beklagten untersagt gewesen sei, die erbetene amtliche Auskunft zu ertheilen; es ist auch undenkbar, dass es den preussischen Zollbehörden verboten sein sollte, die an sie von Interessenten in Zollsachen

gerichteten Anfragen zu beantworten. Sicherlich war das Hauptzollamt, wenn gleich nicht verpflichtet, so doch befugt, einem Privaten auf dessen Anfrage Bescheid zu geben — über einen Gegenstand zumal, bezüglich dessen die Behörde ohne Weiteres das Erforderliche aus den ihr zur Hand liegenden Vorschriften konstatiren konnte —.

Das ist aber zum Begriff der Amtshandlung nicht unbedingt erforderlich, dass der Beamte zur Vornahme der Handlung verpflichtet war; die Amtspflicht kann verletzt werden, auch wenn der Beamte vermöge seiner Dienststellung nur befugt war, nach freiem oder pflichtgemässem Ermessen in der fraglichen Richtung amtlich zu handeln. Er mag alsdann die ihm angesonnene Handlung ablehnen; wenn er sich aber dafür entschliesst, die Handlung vorzunehmen, so wird diese Thätigkeit von seiner Amtspflicht mit ergriffen und beherrscht, welche ihm die bei Ausübung des Amtes überhaupt gebotene Sorgfalt auch für die Ausübung derartiger Befugnisse auferlegt. Eine solchenfalls von dem Beamten unter amtlicher Autorität erlassene Kundgebung begründet dessen Verantwortlichkeit gegenüber der Dienstbehörde und auch gegenüber dem betheiligten Dritten. Das staatliche Interesse und der öffentliche Dienst verlangen, dass nicht ein unrichtiger Bescheid amtlich ertheilt wird, und dem um Auskunft ersuchenden Privaten gegenüber, — im Sinne des § 839 des Bürgerlichen Gesetzbuches dem Dritten gegenüber, ist der Beamte verpflichtet, zwar nicht dazu, Antwort zu geben, aber wenn er solche als amtliche Auskunft giebt, ihn richtig zu bescheiden.

Nr. 45. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 21. Februar 1902.

Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 § 10 Abs. 2 ist nicht anwendbar, wenn ein Ersatzgrundstück überhaupt nicht vorhanden ist. Ebenso bedarf es nicht der Berücksichtigung einer Werthsteigerung, welche in einem dem Entschädigungsfeststellungsbeschlusse vorangehenden Zeitraum stattgefunden, das enteignete Grundstück wegen eines Bauverbotes nicht betroffen hat, wenn die Werthbemessung nach dem Reinertrage der letzten 10 Jahre erfolgt ist.

1. Zutreffend geht das B.G. davon aus, dass die Anwendbarkeit des § 10 des Enteignungsgesetzes, welcher allerdings einerseits die Grenze und andererseits den nächstliegenden Massstab für die Ermittelung des individuellen Werthes bietet, voraussetzt, dass es überhaupt möglich ist, ein entsprechendes Ersatzgrundstück zu erwerben, d. h. ein Grundstück, welches der Eigenthümer in derselben Weise und mit gleichem Ertrage benutzen kann. Die Möglichkeit der Erwerbung eines entsprechenden Ersatzgrundstücks hat aber das O.L.G. verneint. Es hat

nämlich festgestellt, dass das Hotel F. seine feste Kundschaft seiner stillen Lage auf der Burgmauer in der Nähe des Verkehrscentrums verdankt habe, die durch die dortigen niedrigen Grundstückswerthe es ermöglicht habe, die Preise mässig zu stellen, und dass die Kundschaft dem Hotel nur habe erhalten bleiben können, wenn es auf ein benachbartes Grundstück habe verlegt werden können. Das O.L.G. hat aber weiter festgestellt, dass auf der Burgmauer selbst ein geeignetes Ersatzgrundstück überhaupt nicht vorhanden sei, dass in allen anderen Strassen in gleicher Nähe des Verkehrscentrums der Grundstückswerth ein ganz unverhältnissmässig höherer sei und dass es in einem anderen Stadttheile überhaupt nicht möglich sei, ein Hotel mit gleichem Erfolge zu betreiben. Damit ist einwandsfrei festgestellt, dass ein Ersatzgrundstück im Sinne des § 10 a. a. O. überhaupt nicht vorhanden ist. 2. Die Anschliessung rügt, dass das B.G. den Tag der Zustellung des Entschädigungsfestsetzungsbeschlusses — 29. Mai 1896 — der Werthbemessung zu Grunde gelegt, hierbei aber rechtsirrthümlich nicht berücksichtigt habe, dass die Enteignung in Ausführung des Fluchtlinienplanes vom 8. Januar 1891 erfolgt sei und dass daher das zu enteignende Grundstück zufolge der ihm anhaftenden Beschränkung der Baufreiheit an der erheblichen Wertherhöhung, welche seit dem 8. Januar 1891 bis 29. Mai 1896 stattgefunden habe, nicht mehr habe theilnehmen können. Diese Rüge ist verfehlt. Denn das B.G. hat die von der Stadt C. beantragte Werthbemessung nach Massgabe des Boden und Bauwerthes des Hotels F. als nicht zutreffend abgelehnt und die Entschädigung auf Grund des durchschnittlichen Reinertrages des Hotels festgesetzt. Hierbei hat es einestheils unter Berücksichtigung des Gutachtens der Sachverständigen im Verwaltungsverfahren den Reinertrag der letzten 10 Jahre seit 1884 und anderntheils auf Grund des Strafbescheides der Steuerbehörde den Reinertrag der Jahre 1892 bis 1896 in Rechnung gezogen. Bei dieser Berechnungsart kommt es aber auf eine etwa in den Jahren 1891 bis 1896 stattgefundene Preissteigerung der Grundstückswerthe nicht an. Dass der nach dem durchschnittlichen Reinertrage bemessene Werth des Hotels im Jahre 1891 ein anderer gewesen sei, als im Jahre 1896, ist von der Stadt C. in den Vorinstanzen nicht behauptet worden.

Nr. 46. Rek.-Besch. des Preuss. Ministers der öffentl. Arbeiten. Vom 25. Februar 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 3. S. 691.)

§ 21 Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. Der Planfeststellungsbeschluss kann sich nicht auf Grundstücke erstrecken, auf welche der Feststellungsantrag nicht gerichtet ist; dagegen kommt es auf die Bezeichnung des eigentlichen Eigenthümers nicht an, da

sich die Feststellung in jedem Falle gegen den wirklichen Eigenthümer richtet. Die Feststellung kann sich in dringlichen Fällen auf den unbestrittenen Theil des Planes beschränken. Fristverlängerung.

Ueber den Einwand der Beschwerdeführer zu 1, das Grundstück 150/0,10 Flur 3 stehe in ihrem und nicht, wie der Unternehmer angiebt, in dessen Eigenthum, ist eine Entscheidung in dem vorliegenden Verfahren schon um deswillen nicht zu treffen, weil der Unternehmer für diese, nach dem Kataster ihm gehörige Fläche einen Antrag auf Feststellung des Gegenstandes der Enteignung nicht gestellt hat, und demnach auch eine solche Feststellung in dem angegriffenen Beschluss nicht erfolgt ist (vergl. § 21 des Enteignungsgesetzes); es muss daher den Beschwerdeführern überlassen bleiben, ihre vermeintlichen Rechte an diesem Grundstück anderweit geltend zu machen.

Ferner haben die Beschwerdeführer zu 1 eingewendet, die unter Nr. 19 und 20 des Vermessungsregisters als Weg bezeichneten Grundstücke ständen nicht, wie angegeben, im Eigenthum der Stadtgemeinde E., sondern in ihrem Eigenthum, und müsse daher auch die Feststellung dieser Fläche als Gegenstand der Enteignung ihnen gegenüber erfolgen. Nun ist nach dem Kataster die Stadtgemeinde Eigenthümerin dieser Grundstücke; dem Vernehmen nach hat aber ausser den Beschwerdeführern zu 1 noch der Fabrikant R. zu E. Eigenthumsansprüche daran geltend gemacht. Da jedenfalls die Grundstücke zu der geplanten Bahnhofserweiterung in Anspruch genommen werden müssen, so sind sie als Gegenstand der Enteignung auch in dem Falle festzustellen, dass die Angabe des Katasters nicht richtig und die Beschwerdeführer oder der Fabrikant R. Eigenthümer wären. Hiernach richtet sich die Feststellung auch gegen die Beschwerdeführer und den p. R.; es kann daher für das vorliegende, lediglich die Feststellung des Planes und des Gegenstandes der Enteignung betreffende Verfahren dahin gestellt bleiben, ob die Angaben der Beschwerdeführer oder des p. R. oder des Katasters richtig sind, da sich die Feststellung in jedem Falle gegen den wirklichen Eigenthümer richtet.

Ueber die von dem Beschwerdeführer zu 2 gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks geltend gemachten Einwendungen schweben noch Ermittlungen, so dass hierüber zur Zeit noch keine Entscheidung getroffen werden kann. Diese Einwendungen berühren indessen den grössten Theil der geplanten Bahnhofserweiterung, insbesondere den Theil, durch dessen Ausführung die Inanspruchnahme der sämmtlichen übrigen, den Gegenstand der Enteignung bildenden Grundstücke bedingt wird, nicht; es kann daher die Durchführung des Enteignungsverfahrens auch unabhängig von der über diesen Einwand zu treffenden Entscheidung

erfolgen, insoweit nicht der Antrag des Unternehmers auf Entziehung des Eigenthums gegen den Beschwerdeführer zu 2 gerichtet ist. Da die Erweiterung des Bahnhofs E. dringlich erscheint, so ist es geboten, den Plan in dem vorbezeichneten Umfang schon jetzt festzustellen; seiner Feststellung steht auch mit der genannten Einschränkung nichts im Wege, da weitere Einwendungen nicht erhoben sind.

Die Beschwerde gegen die in dem Beschluss vom 29. November 1901 angeordnete Verlängerung der Frist, während der der Unternehmer gehalten ist, von dem Enteignungsrecht Gebrauch zu machen, bis zum 1. Januar 1904 ist zurückzuweisen, weil die zuerst festgesetzte Frist wegen der durch die Beschwerden bedingten umfangreichen Ermittlungen schon vor der Entscheidung über diese Beschwerden verstrichen ist, sodass eine Verlängerung der Frist erfolgen musste, um dem Unternehmer zu ermöglichen, von dem Enteignungsrecht Gebrauch zu machen.

Nr. 47. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 27. Februar 1902.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 50. S. 225.)

Der Eigenthümer eines Grundstücks darf aus dem Umstande, dass auf dem Nachbargrundstücke ein gefährliches Gewerbe betrieben wird, einen Entschädigungsanspruch nicht herleiten, wenn die Gefahr nicht über die Grenzen des Grundstücks wirkt. B.G.B. §§ 226, 826, 906, 1004, 1007.

Die Schranken, welche dem Eigenthümer im Interesse eines geordneten nachbarlichen Zusammenlebens in den bürgerlichen Gesetzen gezogen sind, gehen nicht so weit, dass er eine erlaubte Art der Benutzung seines Grundstücks unterlassen müsste, welche, ohne über die Grenzen seines Grundstücks hinauszuwirken, den Werth der Nachbargrundstücke zu beeinträchtigen geeignet ist, es sei denn, dass die Benutzungsart nur den Zweck haben kann, einem Anderen Schaden zuzufügen (Bürgerliches Gesetzbuch § 226). Dass die Voraussetzungen dieser Ausnahme hier nicht vorliegen, ist zweifellos. Die Regel wird noch durchbrochen durch den § 826 Bürgerlichen Gesetzbuchs, nach welchem der Eigenthümer sein Recht nicht in einer gegen die guten Sitten verstossenden Weise zum Schaden Anderer missbrauchen darf (Prot. Bd. 3 S. 120). Ferner beschränkt das öffentliche Recht den Grundeigenthümer in mannigfacher Art. So bedarf er z. B. zu gewissen gewerblichen Anlagen, zu denen auch die Anstalten zur Destillation von Erdöl gehören (Reichsgewerbeordnung § 16), der Genehmigung der Verwaltungsbehörden, weil solche Anlagen für die Eigenthümer oder Bewohner der benachbarten Grundstücke oder für das Publikum überhaupt erhebliche Nachtheile, Gefahren oder Belästigungen herbeiführen können. Wirkt eine in den

allgemeinen Gesetzen erlaubte und von der örtlich zuständigen Verwaltungsbehörde genehmigte Benutzungsart nicht über die Grenzen des Grundstücks hinaus, so fehlt es an den Grundlagen einer Entschädigungspflicht, wenn auch die Benutzungsart (z. B. wegen ihrer Gefährlichkeit) auf den Werth der Nachbargrundstücke nachtheilig einwirkt.

Nr. 48. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 27. Februar 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI. Nr. 25/28. Beilage 3. S. 212. Ziff. 55.)

Deutsch. Haftpfl.-Ges. § I. B.G.B. §§ 254, 827. Die Trunkenheit allein beweist das eigene Verschulden des Verletzten nicht, sondern nur dann, wenn sie ihn zu dem schuldhaften Verhalten geführt hat.

Hat Kläger in der Trunkenheit nichts gethan, was einem nüchternen Menschen als fahrlässige Handlung anzurechnen sein würde, so ist die Trunkenheit auch nicht die Ursache oder Mitursache des Unfalls. Beklagte musste deshalb nachweisen, dass das Verhalten des Klägers in seiner Trunkenheit zu dem Unfalle beigetragen hat. Erst wenn dieser Nachweis von ihr erbracht war, konnte in Frage kommen, ob ihre Verpflichtung zum Ersatze des dem Kläger entstandenen Schadens wegen schuldhaften Verhaltens desselben nach § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs ganz oder theilweise als aufgehoben zu erachten sei und ob in analoger Anwendung des § 827 des Bürgerlichen Gesetzbuchs keine Rücksicht darauf zu nehmen sei, dass Kläger sich vielleicht wegen der Trunkenheit in einem seine freie Willensbestimmung ausschliessenden Zustande befunden hat.

Das Berufungsgericht hat nun angenommen, dass bei der mangelhaften Beleuchtung der Unfallstelle auch ein nüchterner Mensch unter die Räder des sich auf der Strasse bewegenden Motorwagens habe gerathen können. Es hat deshalb mit Recht den Beweis nicht für geführt erachtet, dass der Unfall durch ein Verschulden des Klägers verursacht sei. Wollte Beklagte aber behaupten, dass dies der Fall sei, weil die Strasse an der Unfallstelle gehörig beleuchtet gewesen sei, so hätte sie die Richtigkeit dieses Umstandes nachweisen müssen. Ob die Beleuchtung ihr oder einem Anderen obgelegen hat, ist unerheblich, da es sich nicht darum handelt, ob ihr ein Verschulden zur Last fällt, vielmehr ob aus der thatsächlich vorhanden gewesenen Sachlage zu entnehmen ist, dass Kläger schuldhaft gehandelt hat.

Die Ausführungen des Berufungsgerichts stehen auch nicht im Widerspruch mit den von der Revision bezeichneten Urtheilen des Reichsgerichts. Denn in dem dem Urtheile des Reichsgerichts vom 3. März 1886 — Eisenbahnrechts-Entscheidungen Bd. 5 S. 146 —

zu Grunde liegenden Falle hatte das Berufungsgericht festgestellt, dass die Trunkenheit des Verunglückten zu einem Verhalten auf dem Bahnkörper geführt hat, das er in nicht trunkenem Zustande bei Anwendung gewöhnlicher Aufmerksamkeit hätte vermeiden können und müssen. Das Reichsgericht hat es für nicht rechtsirrthümlich erklärt, dass das Berufungsgericht unter diesen Umständen den Unfall als durch eigenes Verschulden der Verunglückten verursacht angesehen hat.

In Sachen Kesselberg c. Mindener Strassenbahngesellschaft — Rep. VI Nr. 390/99 — hatte der Verunglückte sich nach den Feststellungen des Berufungsgerichts in das Geleise begeben, war in diesem dem herannahenden Zuge entgegen gegangen und hatte sich in einer Entfernung von 20—30 Schritt von der Lokomotive und im Lichte derselben aufgestellt. Der erkennende Senat billigte in dem Urtheile vom 8. Februar 1900 die Annahme des Berufungsgerichts, dass bei dieser Sachlage entweder ein grobes Verschulden des Verunglückten vorliege oder seine freie Willensbestimmung durch einen plötzlichen unverschuldeten Krankheitszustand ausgeschlossen worden sei. Sei das letztere nicht anzunehmen, so sei seine Handlungsweise eine äusserst unvorsichtige, eine fahrlässige gewesen und komme es deshalb nicht darauf an, ob er sich in angetrunkenem Zustande befunden habe, da ein plötzlicher unverschuldeter Krankheitszustand sich als höhere Gewalt darstelle und die Beklagte ebenfalls von ihrer Haftpflicht befreie.

Nr. 49. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
5. Civil-Senat. Vom 1. März 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI. Nr. 25/28. S. 291. Ziff. 81.)

Gewerbeunfallvers.-Ges. v. 30. Juni 1900 §§ 25—27. Unf.-Vers.-Ges. § 8. Die Kranken-, Sterbe- etc. Kassen haben dem Berechtigten die bestimmungsmässigen Leistungen unverkürzt zu gewähren. Ueber den Ersatz durch die Berufsgenossenschaften entscheiden fortan die Verwaltungsgerichte.

Nach den Unfallversicherungsgesetzen wird die Verpflichtung der eingeschriebenen Hülfskassen sowie der sonstigen Kranken-, Sterbe-, Invaliden- und anderen Unterstützungskassen, den von Unfällen betroffenen Arbeitern sowie deren Angehörigen und Hinterbliebenen Unterstützungen zu gewähren, sowie die Verpflichtung von Gemeinden oder Armenverbänden zur Unterstützung hülfsbedürftiger Personen durch einen gleichzeitig gegen eine Berufsgenossenschaft begründeten gleichartigen Unterstützungsanspruch nicht berührt. Zur Vermeidung mehrfacher Entschädigungszahlungen für denselben Unfall tritt jedoch die Unterstützung durch die Kassen, Gemeinden und Armenverbände nur vorläufig ein, während endgültig die Unfallentschädigung von der Berufsgenossenschaft getragen wird (Entsch. des R. G. in Civilsachen

Bd. 25 S. 123 ff.). Die Kassen haben demgemäss den Verletzten die ihnen obliegenden Leistungen zu gewähren, es steht ihnen aber ein Anspruch auf Erstattung der verauslagten Unterstützungen aus den Unfallrenten zu (§ 8 des Unfallversicherungsgesetzes Abs. 1 Satz 2). Das Gewerbeunfallversicherungsgesetz vom 30. Juni 1900 hat nun in seinen §§ 25—27, welche für die diesem Gesetz unterworfenen Betriebe nach § 25 Abs. 2 des sog. Mantelgesetzes vom 30. Juni 1900 (R.-Ges.-Bl. S. 345) am 1. Januar 1902 an die Stelle des § 8 des Unfallversicherungsgesetzes getreten sind, den Anspruch der Kassen, Gemeinden und Armenverbände auf den Ersatz ihrer Aufwendungen anderweitig geregelt. Die Kassen haben von nun ab den Berechtigten die diesen ihnen gegenüber zustehenden Ansprüche unverkürzt zu erfüllen, so dass ein Streit über die Aufrechnung von Kassenleistungen auf die Unfallrente wegen der nach dem 1. Januar 1902 fällig gewordenen Leistungen zwischen dem Entschädigungsberechtigten und den Kassen nicht mehr möglich ist. Die Frage, welcher Ersatz den Kassen für die von ihnen geleisteten Unterstützungen zu gewähren ist, kann allerdings zwischen der Kasse und der Berufsgenossenschaft streitig werden. Streitigkeiten zwischen diesen über den Anspruch auf Ueberweisung von Rentenbeträgen werden aber nach § 26 Abs. 2 des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes nicht von den ordentlichen Gerichten, sondern im Verwaltungsstreitverfahren entschieden.

Nr. 50. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
5. Civil-Senat. Vom 1. März 1902.

Auch für obrigkeitliche Amtshandlungen von Beamten haftet der Preuss. Staat jedenfalls dann, wenn der Beamte dadurch in privatrechtliche Beziehungen zu einzelnen Betheiligten tritt. Die Haftung beschränkt sich nicht bloss auf Beamte, welche den Staat rechtsgeschäftlich zu vertreten haben.

Es ist allerdings auch sonst in besonderer Beziehung auf die Beamten des Staates mehrfach zwischen obrigkeitlichen Amtshandlungen und solchen Handlungen, die in Vertretung des Staatsvermögens vorgenommen werden, unterschieden und für Versehen der Beamten im ersteren Falle die staatliche Haftung verneint worden. (Vergl. Entsch. des R.G. in Civilsachen Bd. 32 S. 146: Juristische Wochenschr. Jahrg. 1902 S. 83 Nr. 22; auch das von der Revision citirte Erkenntniss des vormaligen Obertribunals, Entsch. Bd. 61 S. 1.) Es kann indessen darin, dass im vorliegenden Falle der B.R. die Thätigkeit des M. und seiner Vorgesetzten bei Leitung der Durchsticharbeiten als eine solche der zweiten Art aufgefasst hat, ein Rechtsirrthum nicht gefunden werden. Für das Staatsvermögen wird ein staatlicher Beamter nicht bloss insofern, als er privatrechtliche Verträge im Namen des Fiskus abschliesst oder einen

Akt fiskalischer Vermögensverwaltung vornimmt, sondern überall da thätig, wo er durch seine Amtshandlungen in privatrechtliche Beziehungen zu einzelnen Betheiligten tritt. Dahin gehört bei Stromregulirungen die Benutzung der Ufergrundstücke zu den Regulirungsarbeiten. Dieser Gesichtspunkt liegt auch den Bestimmungen des Strombauverwaltungsgesetzes vom 20. August 1883, G.-S. S. 333, über die den Uferbesitzern gegenüber bestehende Haftpflicht des Staates zu Grunde; vergl. insbesondere § 11 daselbst, der insoweit keine singuläre Vorschrift enthält, sondern sich als Anwendung eines allgemeinen Prinzips darstellt. Dass die Haftung des Staates und der korporativen Verbände des öffentlichen Rechts für die Amtsversehen ihrer Beamten sich nicht schlechthin auf diejenigen Beamten beschränkt, die den Staat oder die Korporation rechtsgeschäftlich zu vertreten berufen sind, sondern dass auch andere Beamte, deren Dienstverrichtungen freien Spielraum für selbstständige Willensentschliessungen lassen, in der fraglichen Beziehung jenen ersterwähnten Beamten gleichstehen, hat das R.G. bereits wiederholt ausgesprochen. Vergl. die Urtheile vom 10. November 1887, Entsch. des R.G. in Civilsachen Bd. 19 S. 351, vom 29. September 1897, Entsch. Bd. 39 S. 183; vom 27. Februar 1900 in Gruchots Beiträgen Bd. 44 S. 715. Wie weit aber der letztere Grundsatz reicht, lässt sich nicht nach abstrakten Begriffsmerkmalen, sondern nur unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles entscheiden. Ins Gewicht fällt dabei namentlich, von welcher Art die Amtsthätigkeit gewesen ist, in deren Veranlassung der Beamte das Versehen begangen hat.

Nr. 51. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 3. März 1902.

§ 286 Deutsch. Civ.-Proz.-Ord. Das Prinzip der freien Beweiswürdigung in Bezug auf die für einen Strassenbahnunfall erheblichen thatsächlichen Feststellungen.

Der Revision ist die Prüfung der Beweiswürdigung im Rahmen des § 286 der C.P.O. somit insoweit nicht entzogen, als ein Verstoss gegen die Vorschrift der Berücksichtigung des gesammten Inhaltes der Verhandlungen und des Ergebnisses der Beweisaufnahme, also eine Lücke in der Würdigung des gesammten, zur thatsächlichen Feststellung vorliegenden Materials wahrgenommen wird. Ist aber eine thatsächliche Feststellung der Ausdruck der Vorstellung, die der Instanzrichter von einem Vorgang auf Grund allseitiger Berücksichtigung des gebotenen Materials gewonnen hat, so kann an ihr von Revisionswegen nicht gemäkelt werden, selbst wenn die Möglichkeit besteht, dass auf Grund derselben realen Unterlagen sich eine andere Vorstellung bilden könnte. Stellt also der B.R. fest, dass der Kl. nach der Kanonierstrasse aus-

geschaut und sich überzeugt habe, dass die Strasse frei und dass kein Strassenbahnwagen in Sicht sei, so ist diese thatsächliche Feststellung in der Revisionsinstanz nicht anzugreifen, da auch nicht der mindeste Anlass zu der Annahme vorliegt, dass sie nicht auf der vollständigen Würdigung der vorhandenen thatsächlichen Unterlagen beruhe. Stellt das B. G. fest, dass der Kl. sich davon überzeugt habe, die Strasse sei frei und ein Wagen nicht in Sicht, so ist die nothwendige Voraussetzung dieser Feststellung die Annahme, dass der Kl. sich hiervon auch habe überzeugen können. Einer besonderen Aussprache hierüber bedurfte es nicht.

Nr. 52. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
7. Civil-Senat. Vom 4. März 1902.

Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 § 8. Für die Bauplatzeigenschaft ist nicht die Zulässigkeit oder Möglichkeit der Bebauung, sondern das Bedürfniss unter den obwaltenden Verhältnissen oder in absehbarer Zeit entscheidend.

Die rechtliche Möglichkeit, d. h. die nach den baupolizeilichen Vorschriften gegebene Zulässigkeit einer Bebauung der Streitfläche kann hieran nichts ändern. Es kann daher der von der Kl. in II. J. aufgestellte Plan, nach dem sie, wie sie glaubte, das enteignete Stück durch einen von der Chaussee Soest—Hamm aus durch den vorderen Theil anzulegenden Weg von 3 m Breite zur Bebauung hätte aufschliessen können, völlig auf sich beruhen bleiben. Es kann unterstellt werden, dass diesem Plan der Kl. von der Polizeibehörde oder von der Stadt Soest die Genehmigung nicht hätte versagt werden dürfen, oder dass es, wie die Revision darzuthun versuchte, einer solchen Wegeanlage zur Bebauung des Hinterlandes nach den bestehenden polizeilichen Bestimmungen überhaupt nicht bedurft hätte. Alles dies ist für die Baulandeigenschaft der enteigneten Fläche nicht entscheidend, sondern lediglich die Beantwortung der Frage, ob nach den zur Zeit des Erlasses des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses obwaltenden Verhältnissen das Bedürfniss nach Bauplätzen in der Gegend, in welcher das Grundstück der Kl. liegt, in dem Masse gestiegen war, dass auch derartiges Hinterland mit in den Kreis der als Bauland begehrten Grundstücke hineingezogen wurde, oder ob nach den damaligen Verhältnissen wenigstens anzunehmen war, dass in absehbarer Zeit in jener Gegend derartiges Hinterland von der Bauthätigkeit und dem Baubedürfniss mit werde ergriffen werden, ob also, mit anderen Worten, das Hinterland des klägerischen Grundstücks, wenn es im freien Verkehr veräussert worden wäre, als gegenwärtiges oder zukünftiges Bauland gehandelt und bewerthet worden wäre.

Nr. 53. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 6. März 1902.

(Allgem. Tarif-Anz. XXI. Nr. 16. S. 266.)

Tarifarisch richtige Bezeichnung des Gutes. Umfang der Entschädigungspflicht der Eisenbahn.

1. Für die Frage, ob ein Gut richtig declarirt ist, kommt es in erster Linie auf die handelsgebräuchliche Bezeichnung desselben an; ist der Umfang der handelsgebräuchlichen Bezeichnung ein schwankender, so ist im Zweifel der Tarif gegen die Eisenbahn zu interpretiren. (§ 915 a. b. G. B.)

2. Ist in der tarifarischen Benennung des Gutes eine Zweckbestimmung desselben ausgedrückt (z. B. Futtermehl), so ist darunter nicht die thatsächliche künftige Verwendung des Gutes zu verstehen, sondern die objektive Eigenschaft des Gutes, handelsgebräuchlicherweise regelmässig dem ausgedrückten Zwecke zu dienen.

3. Den Werth des zur Durchführung von Beweisen verwendeten Theiles des Gutes hat die Eisenbahn jedenfalls dann zu ersetzen, wenn die Beweise zu ihren Ungunsten ausgefallen sind; sie hat auch den Schaden zu ersetzen, welcher dem Destinatar dadurch erwächst, dass das Gut infolge der Beanstandung und der erforderlichen Beweissicherung für längere Zeit seiner thatsächlichen Verfügung entzogen bleibt.

Nr. 54. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 11. März 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI. Nr. 25/28. S. 218. Ziff. 23.)

Art. 18 Deutsch. Reichsverfass. § 4 Reichsbeamt.-Ges. vom 31. März 1873. Art. 18 Abs. 2 hat provisorischen Charakter und galt nur bis zum Inkrafttreten des Reichsbeamtengesetzes.

Schon der Wortlaut des Art. 18 Abs. 2 der Reichsverfassung: „sofern nicht vor ihrem (der Beamten) Eintritt in den Reichsdienst im Wege der Reichsgesetzgebung etwas Anderes bestimmt wird“, ergiebt klar, dass dieser Abs. 2 lediglich bis zur gesetzlichen Regelung des Reichsbeamtenrechts gelten solle, und dies wird auch, wie das B.G. bereits zutreffend ausgeführt hat, durch die Entstehungsgeschichte des Abs. 2 des Art. 18 bestätigt. Es wäre ja auch ein geradezu undenkbarer Missgriff der Reichsgesetzgebung und würde zu den haltlosesten Zuständen führen, wenn für alle Reichsbeamte, welche, wie das ja bei der weit überwiegenden Mehrzahl der Fall ist, aus dem Bundesstaatendienst übernommen sind, die verschiedenartigsten heimathstaatlichen Beamtenrechte fortdauern sollten, und würde damit der wesentliche Zweck des Reichsbeamtengesetzes, eine einheitliche Regelung der Rechte der Reichsbeamten herbeizuführen, völlig illusorisch gemacht

sein. Wenn die Revision besonders betont, dass doch das Reichsbeamtengesetz mit keinem Worte die Aufhebung jenes Abs. 2 des Art. 18 ausgesprochen habe, so war dies überflüssig, weil der Abs. 2 sich selbst als blosses Provisorium bis zum Erlass des Reichsbeamtengesetzes zu erkennen gegeben hatte, und wenn die Revision ferner darauf Gewicht legen will, dass das Reichsbeamtengesetz über die Höhe des Gehaltes nichts bestimme, daher wenigstens insoweit der Abs. 2 des Art. 18 noch Geltung beanspruchen könne, so ist das unrichtig, da nach § 4 des Reichsbeamtengesetzes vom 31. März 1873 das mit der Stelle verbundene Einkommen gewährt wird, letzteres aber verfassungsmässig durch den Etat bestimmt wird, und somit auch insoweit dem Reichsbeamtengesetz, wie die Revision bestreiten will, der kodifikatorische Charakter nicht abgeht.

Nr. 55. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 18. März 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 67. S. 1706.)

Die Interessenten sind an die mit ihnen seitens des Bahnunternehmens behufs Gewinnung einer festen Grundlage für das Detailproject getroffenen Vereinbarungen gebunden, sofern das begangene und consentirte Project von den in diesen Vereinbarungen enthaltenen Zusagen des Bahnunternehmens in keinem die Interessen des Betheiligten berührenden wesentlichen Punkte abweicht.

Bei der Beurtheilung der Bedeutung und Tragweite dieses Protokolles musste der Verwaltungsgerichtshof erwägen, dass die Beschwerde selbst nicht bestreitet, dass die in diesem Protokolle dargestellte Verhandlung den Zweck hatte, eine Vereinbarung mit der Bahnverwaltung zustande zu bringen, was insbesondere dadurch zum Ausdrucke kommt, dass der Beschwerdeführer jetzt noch seine Verpflichtung zur Herstellung des Trottoirs im Sinne dieser Vereinbarung ausdrücklich zugibt. Er bestreitet nur, dass sich die Vereinbarungen des Protokolles auch auf die Tiefersetzung der Hausthore und die Verlängerung der Treppen bezogen, und wendet eventuell ein, dass — wenn dies auch der Fall gewesen wäre — er an diese Vereinbarung schon aus dem Grunde nicht gebunden wäre, weil auch die Bahnverwaltung ihrerseits von den am 4. April 1900 den Interessenten zugesicherten Herstellungsmodalitäten in mehreren Punkten abgegangen sei.

In beiden Richtungen musste jedoch der Verwaltungsgerichtshof die Beschwerde als unbegründet erkennen. Wenn auch zugegeben werden muss, dass das in Frage stehende Protokoll nicht mit der wünschenswerthen Klarheit und Gründlichkeit verfasst ist, so muss doch erwogen werden, dass die Erklärung eines Hausbesitzers, er werde sich die nothwendigen Herstellungen an seinem Hause auf eigene Kosten

durchführen, wenn diese Erklärung in einer Verhandlung abgegeben worden ist, in welcher ihm unmittelbar vorher bekannt gegeben wurde, dass die bei seinem Hause vorbeiführende Strasse um 50 cm tiefer gelegt werden soll, doch wohl keine andere Auslegung zulässt, als dass unter den Herstellungen, die er auf eigene Kosten übernehmen zu wollen erklärte, die Tiefersetzung der Eingangsthür, beziehungsweise jene Herstellungen gemeint sind, welche erforderlich erscheinen, um die weitere Benützung des Hauses von dem künftigen tieferen Niveau der Strasse aus zu ermöglichen, und es kann die Ausführung der Beschwerde, dass der Beschwerdeführer erst bei der politischen Begehungscommission zur Kenntniss gelangte, dass er die Eingangsthüren tiefer setzen und die Treppen verlängern müsse, bei Erwägung aller Umstände nicht als stichhaltig erkannt werden.

Wenn aber der Beschwerdeführer vermeint, an diese Verpflichtungserklärung nicht mehr gebunden zu sein, weil die Bahnverwaltung auch ihre Zusage nicht erfüllt habe, so ist dem zunächst entgegenzuhalten, dass nach allgemeinen, im § 919 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches zum Ausdrucke gelangten, wohl auch auf dem Gebiete des öffentlichen Rechtes anwendbaren Rechtsgrundsätzen die Nichterfüllung eines Vertrages von Seiten eines der Contrahenten den anderen von der übernommenen Verpflichtung nicht entbindet, sondern ihn lediglich berechtigt, die genaue Erfüllung des Vertrages von dem anderen Contrahenten zu fordern, und es wäre daher auch im vorliegenden Falle Sache des Beschwerdeführers gewesen, bei der politischen Begehungscommission alle jene Punkte zum Gegenstande von Einwendungen zu machen, in denen er glaubt, dass die Bahnverwaltung von ihren Zusagen abweicht. Abgesehen davon ist es aber auch nicht richtig, dass das genehmigte Strassenbauproject von den Zusagen der Bahnverwaltung im Protokolle vom 4. April 1900 in irgend einem die Interessen des Beschwerdeführers berührenden, wesentlichen Punkte abweiche.

Nr. 56. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 26. März 1902.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. III. S. 224.)

Haftpflichtgesetz § 1. Eigenes Verschulden des Verletzten liegt vor, wenn der Motorwagenführer einer Strassenbahn instruktionsmässig (beim Bremsen) verfahren ist. War dies nicht der Fall, so trifft bei konkurrirendem Verschulden die Haftpflicht die Strassenbahn.

Nicht gewürdigt wird die Behauptung des Kl., der Motorwagen sei an der Unfallstelle ohne Strom gefahren, das Fahren mit Strom sei aber zweckmässiger, weil dann mit der elektrischen Bremse sofort

angehalten werden könne. Diese Behauptung nöthigt dazu, nicht bloss zu prüfen, ob der Wagenführer zu schnell gefahren sei, sondern auch, ob die vorhandenen Bremsvorrichtungen, die Handbremse und die elektrische Bremse, in der richtigen Weise gebraucht sind und durch das Ausschalten des Stromes der Gebrauch der zweiten Bremse und damit die Möglichkeit rechtzeitigen Anhaltens des Wagens gehindert worden ist. Der Rkl. hat nicht ohne Grund die Frage aufgeworfen, ob nicht, wie vom Kl. gefordert werde, dass er an der fraglichen Stelle seinen Wagen nach wenigen Schritten musste zum Stehen bringen können, in gleicher Weise auch dem Führer des Motorwagens obgelegen habe, die vorhandenen Einrichtungen, insbesondere die elektrische Bremse und den Sandkasten zum sofortigen Anhalten des Wagens zu benutzen. Hiernach muss die Erörterung der Frage vermisst werden, ob das Ausschalten des Stroms und der Nichtgebrauch der elektrischen Bremse sich als ein Versehen darstellt, das mit dem Unfall in ursächlichem Zusammenhang steht. Wird die Frage bejaht und hat der Wagenführer nur eine ihm ertheilte Instruktion befolgt, so liegt eigenes Verschulden des Bekl. vor. Hat der Wagenführer ohne oder gegen die Anweisung der Betriebsleitung gehandelt, und fällt ihm deswegen ein Versehen zur Last, so hat die Bekl dies zu vertreten. Die entgegenstehende Annahme des B.G. ist irrig. Der Wagenführer hat nicht bloss eine durch seine Instruktion ihm genau vorgeschriebene Thätigkeit auszuüben. Er hat zugleich, gerade bei der Handhabung der Bremse, selbstständige, auf einer Beurtheilung der Sachlage beruhende und für die Betriebsleitung wichtige Entschlüsse zu fassen. Ein dabei vorkommendes Versehen ist nicht nur, wie die Urtheilsgründe sagen, bei Gelegenheit der ihm zugewiesenen Thätigkeit begangen. Seine Entschliessung ist vielmehr ein Theil der Willensausübung, die ihm von der Bekl. durch die Anstellung übertragen ist und die einen Theil der Betriebsleitung überhaupt ausmacht.

Nr. 57. Note des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.
Vom 1. April 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 64. S. 1630.)

1. Es ist nicht zulässig, die rechtskräftig gewordene Ertheilung eines Bauconsenses für eine Bahn im Wege einer Beschwerde gegen das sich auf diesen Consens stützende Enteignungserkenntniss anzufechten.

2. Die Entscheidung über Gegenstand und Umfang der Enteignung steht im freien Ermessen der Verwaltungsbehörden.

Formell richtet sich die Beschwerde gegen den das Enteignungserkenntniss der k.k. Staathalterei in Triest vom 22. September 1899, Z. 20.562, bestätigenden Erlass des k.k. Ministeriums des Innern vom

12. Jänner 1900, in Wirklichkeit aber ist die Beschwerde ausschliesslich gegen die Begründung des Erlasses des k.k. Eisenbahnministeriums vom 4. September 1899, Z. 37844, gerichtet, womit in Erledigung der politischen Begehung der Theilstrecke km 4·8 bis km 5·442 der schmalspurigen Localbahn Triest—Parenzo—Canfanaro, das vom Vertreter der Stadt Triest gestellte Begehren um Belassung der schon mit Ministerialerlass vom 10. November 1899, Z. 15.449, genehmigten Bahnstrasse, als unbegründet abgewiesen und die von der Bauunternehmung begehrte, durch den Bau einer Reisschälfabrik in der Nähe der Bahn nothwendig gewordene Verlegung der Trasse genehmigt worden war.

Insofern die Beschwerde also die Ungesetzlichkeit des Enteignungserkenntnisses durch den Versuch einer Widerlegung der Entscheidungsgründe des Ministerialerlasses von 4. September 1899, Z. 37.844, zu begründen trachtet, steht ihr die Rechtskraft dieses Erlasses entgegen; da ferner die Entscheidung über den Gegenstand und Umfang der Enteignung dem Ermessen der Verwaltungsbehörde überlassen ist, entzieht sich der in Beschwerde gezogene, in einem correcten Verfahren ergangene Erlass des k.k. Ministeriums des Innern vom 12. Jänner 1900, Z. 40.851, nach § 3, lit. e, des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, der Ueberprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof, weshalb das Verfahren abgebrochen und die Beschwerde gemäss § 21 dieses Gesetzes zurückzuweisen war.

Nr. 58. Note des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.
Vom 1. April 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 64. S. 1630.)

Entscheidung über die Nothwendigkeit einer Eisenbahnzufahrtstrasse.

Der k.k. Verwaltungsgerichtshof hat die sub praes. 10. November 1901 dortgerichts eingebrachte Beschwerde des Bezirksausschusses in Pardubitz gegen die Entscheidung des k.k. Ministeriums des Innern vom 16. Juli 1901, Z. 15.184, betreffend die Nothwendigkeit einer Eisenbahnzufahrtstrasse nach § 3, lit. e, und § 5 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil über die Nothwendigkeit, die Richtung und die Länge der Eisenbahnzufahrtstrassen im Sinne des § 5 des Gesetzes vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38 die Administrativbehörden nach freiem Ermessen zu entscheiden haben, die Beschwerde sonach, insofern sie behauptet, dass die Errichtung der Zufahrtstrasse zum neuen Aufnahmsgebäude der Station Opatowitz im öffentlichen Interesse nicht nothwendig war, zur dortgerichtlichen Ueberprüfung nach § 3, lit. e, leg. cit. nicht geeignet erscheint. Insofern aber in der Beschwerde dagegen Einspruch

erhoben wird, dass dem Bezirke Pardubitz aus der Anlegung und Erhaltung dieser Zufahrtstrasse irgend welche Lasten auferlegt werden, hat der k. k. Verwaltungsgerichtshof darauf hingewiesen, dass weder in dieser Richtung, noch auch über die Eigenschaft dieser Strasse mit der angefochtenen Entscheidung abgesprochen worden ist, die Beschwerde daher diesfalls nach § 5, lit. e, dermal unzulässig erscheint.

Nr. 59. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 5. April 1902.

(Allg. Tarif-Anz. XXI. Nr. 27. S. 427.)

Bei der Entscheidung der Frage, ob ein gewisses Gut den im § 77 (1) Betr.-Regl. angeführten Gefahren ausgesetzt ist, kommt es einzig und allein auf die eigenthümliche natürliche Beschaffenheit des Gutes an.

Die rechtliche Beurtheilung der Sache ist eine vollkommen richtige, denn nach der klaren Bestimmung des § 77 (1), Z. 4 Betr.-Regl. kommt es bei der Entscheidung der Frage, ob ein gewisses Gut den daselbst angeführten Gefahren ausgesetzt ist, einzig und allein auf die eigenthümliche natürliche Beschaffenheit des Gutes an. Dass dies bei Eiern infolge ihrer leichten Gebrechlichkeit der Fall ist, ist notorisch und bedarf deshalb keines Beweises. Es tritt daher die Vermuthung des § 77 (2) Betr.-Regl. ein, welche durch das vorgelegte Gutachten des k. k. technologischen Gewerbemuseums nicht entkräftet werden kann, weil die demselben zugrunde liegenden Versuche mit ganz anderen Eiern und unter ganz anderen Umständen vorgenommen wurden. Deshalb sind auch die in beiden unteren Instanzen angebotenen und abgelehnten Beweise, von welchen die erst in zweiter Instanz angebotenen überdies nach § 482 C.P.O. unzulässige Neuerungen sind, für die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreites vollständig unerheblich und kann die Ablehnung derselben nicht einen Mangel des Berufungsverfahrens darstellen.

Nr. 60. Entsch. des Kammergerichts in Berlin. Straf-Senat. Vom 7. April 1902.

(D. Jur.-Zeitg. VII. Nr. 10. S. 251. Ziff. 24.)

In Preussen sind die Gemeinden in erster Linie verpflichtet, für die Strassenreinigung zu sorgen.

Die Pflicht der Gemeinden, in erster Linie für die Strassenreinigung zu sorgen, folgt aus einem allgemeinen Rechtsgrundsatz, welcher zwar besonders im A. L. R. seinen Ausdruck gefunden hat, aber in seiner Gültigkeit über das Gebiet des A. L. R. wie dasjenige des Gesetzes von 1850 hinausreicht und sich auf ganz Preussen erstreckt. Dieser Rechtsgrundsatz geht dahin, dass jede öffentlich-rechtliche Kor-

poration ihr Eigentum, ihre Einrichtungen und Anstalten in dem für ihren Zweck und durch das Gemeinwohl erforderten Zustand erhalten muss. Dieser Satz findet z. B. bez. der Kirchengemeinden in § 699 II 11, bez. der Schulgemeinden in § 34 II 12 A. L. R. seinen Ausdruck. Betreffs der Wege in den Dörfern enthält § 37 II 7 die Vorschrift, dass die Ausbesserung der Wege und Brücken in den Dörfern zu den „Gemeindearbeiten" gehöre. Ebenso bezeichnen die §§ 175, 182 der Städteordnung von 1808 die Strassenreinigung als eine Aufgabe der Stadtverwaltung, für welche die städtische Baudeputation zu sorgen hat.

Diesem Grundsatz entspricht auch die ständige Rechtsübung, auf Grund deren die Gemeinden für alle ähnlichen Einrichtungen, wie z. B. die Strassenbeleuchtung, regelmässig sorgen und das Gleiche auch betreffs der Strassenreinigung in denjenigen Gemeinden geschieht, in welchen diese Reinigung nicht von den Anliegern bewirkt wird. Auf Grund dieser Erwägungen muss in Abweichung von der früheren Rechtsauffassung des Senats dem Reichsgericht und dem Oberverwaltungsgericht darin beigetreten werden, dass eine Polizeiverordnung, welche die Pflicht zur Reinigung einer Strasse den Anliegern auferlegt, im bestehenden allgemeinen Recht keine Stütze findet; dass eine solche Verordnung daher nur eine durch besondern Rechtssatz den Anliegern auferlegte Pflicht im einzelnen regeln und ihre Nichtbefolgung unter Strafe stellen kann.

Ein solcher Rechtssatz kann gegeben sein durch eine Observanz, d. h. eine gleichmässige örtliche, auf einer gemeinsamen Rechtsüberzeugung ruhende Uebung; ferner durch Gesetz oder auch durch ein vom Bezirksausschuss bestätiges Ortsstatut.

Nr. 61. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 24. April 1902.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. Jahrg. III. Heft 8. S. 256.)

Zum Begriff der „Eisenbahn". Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871. § 1.

Das Haftpflichtgesetz enthält selbst keine Bestimmung darüber, was unter einer Eisenbahn zu verstehen sei. Der I. Civilsenat hat nun unter eingehender Begründung in dem Urteil vom 17. März 1880 (Entsch. Bd. 1 S. 247 ff.) ausgesprochen, dass nach dem Wortlaute und dem Zwecke des Gesetzes als Eisenbahn anzusehen sei: „Ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken, auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport grosser Gewichtsmassen bezw. die Erzielung einer verhältnismässig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt

ist, und durch diese Eigenart in Verbindung mit den ausserdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften (Dampf, Elektricität, tierischer oder menschlicher Muskelthätigkeit, bei geneigter Ebene der Bahn auch schon der eigenen Schwere der Transportgefässe und deren Ladung etc.) bei dem Betriebe des Unternehmens auf derselben eine verhältnismässig gewaltige Wirkung zu erzeugen fähig ist". Dieser Begriffsbestimmung sind der II., III., V. und VI. Civilsenat im wesentlichen beigetreten, und ist noch hervorgehoben, dass das Haftpflichtgesetz auch auf Eisenbahnen Anwendung findet, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, wenn sie in Ansehung der Gefährlichkeit des Betriebes einer zum allgemeinen Verkehr bestimmten Eisenbahn gleichstehen. (Vergl. Entsch. Bd. 2 S. 38; Bd. 7 S. 40; Annalen des Reichsgerichts Bd. 2 S. 185; Gruchot, Beiträge Bd. 38 S. 484; Grünewald, Rechtsgrundsätze Bd. 8 S. 32.) Insbesondere ist vom Reichsgericht auch anerkannt, dass es keinen Unterschied mache, ob die Eisenbahn sich über oder unter der Erde befindet, und dass auch eine in einem Bergwerk vorhandene Eisenbahn unter den § 1 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 fällt, wenn die in dem Urteil vom 17. März 1880 aufgestellten Kriterien vorliegen. Urteil des II. Senats vom 18. November 1886 — Brassert, Zeitschrift Bd. 28 S. 96; des III. Senats vom 8. April 1885 — Entsch. Bd. 13 S. 17 ff.) — Nach den Feststellungen des Oberlandesgerichts hat nun die in dem Bergwerke der Beklagten befindliche Bahn den Zweck, die an den Arbeitsstellen gewonnenen Kohlen auf Wagen, die mit etwa 600 kg beladen werden, zu dem Förderschachte zu schaffen. Im Bremsberg beträgt die Geschwindigkeit der beförderten Wagen etwa 3 m in der Sekunde, also 10,8 km in der Stunde. Der von der Bahn durchlaufene Bremsberg hat eine Länge von 122 m, die ganze Bahn bis zum Förderschacht eine solche von ca. 3 km. Die Anlage fällt unter den obigen Begriff „Eisenbahn im Sinne des Haftpflichtgesetzes".

Nr. 62. Entsch. des Oberlandesgerichts Colmar.

1. Civil-Senat. Vom 10. Mai 1902.

(Das Recht. VI. Jahrg. Nr. 11. S. 299. Ziff. 1523.)

§ 1 Reichshaftpflichtgesetz. Auch der Unfall, den ein durch einen Strassenbahnzug scheu gewordenes Pferd herbeiführt, fällt unter § 1.

Die Haftpflicht der Bahn wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass der vorüberfahrende Zug der Strassenbahn den Verletzten und dessen Fuhrwerk nicht berührt hat; es genügt vielmehr, dass unmittelbar nach der Vorüberfahrt des Zuges das an den Wagen des Verletzten gespannte Pferd gescheut und dermassen nach dem zwischen dem Bahn-

geleise und dem Fuhrwerk gehenden, das Gespann gehörig leitenden Kläger gedrängt hat, dass er zu Falle kam und unter das Fuhrwerk geriet. Denn auch bei dieser Sachlage ist der Unfall des Klägers auf den Bahnbetrieb zurückzuführen.

Nr. 63. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
6. Civil.-Senat. Vom 12. Mai 1902.

(Das Recht. VI. Jahrg. Nr. 12. S. 327. Ziff. 1627.)

Zu § 1 Reichshaftpflichtges. Für den Begriff eines „bei dem Betrieb" erfolgenden Unfalles kann nicht entscheidend sein, ob die von dem Betrieb, wozu auch das Rangieren gehört, ausgehende gefährliche Einwirkung an einer ständigen Betriebsstätte, wie dem Bahnhofe, oder in dem Aussenverkehr und nach aussen sich vollzieht.

Das Berufungsgericht sieht als erwiesen an, dass durch die rangierenden Wagen und zugleich durch den plötzlichen scharfen Pfiff einer Lokomotive jenes „erschreckende Geräusch" erregt wurde, welches das Scheuen der Pferde, die mit dem Fuhrwerk an einem auf einem zur Zeit des Unfalls zum Rangieren nicht benutzten Geleise stehenden Waggon hielten, verursacht hat, durch das der X. verunglückt ist. Die Annahme des Berufungsgerichts, dass sonach der Verunglückte bei dem Betriebe der Eisenbahn i. S. des § 1 körperlich verletzt worden sei, ist rechtlich nicht zu beanstanden. Zum Eisenbahnbetrieb, zum eigentlichen Eisenbahnfahrdienst, ist unbedenklich das Inbewegungsetzen von Transportmitteln, wie es beim Rangieren von Zugteilen mittels der Lokomotive geschieht, zu rechnen. Das bei solchen Betriebsfunktionen der Eisenbahn entstehende, besonders stark oder unversehens auf die Gehörnerven einwirkende Geräusch, das vornehmlich geeignet ist, das Scheuen und Wildwerden der Pferde und dadurch Unfälle zu verursachen, gehört zu den dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren. Es ist hierzu nicht erforderlich, dass die fraglichen Erscheinungen für sich dem Eisenbahnbetrieb ausschliesslich eigen sind.

Der Zusammenhang mit den dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass bei dem von der Einwirkung betroffenen Menschen oder Tiere eine gesteigerte Empfindlichkeit vorgelegen und diese den Unfall beeinflusst hat. Es kann dies nur für die Frage des eigenen Verschuldens und event. für die Einrede der höheren Gewalt von Bedeutung sein.

Sodann ist nicht abzusehen, weshalb die innerhalb des Bahnhofsgebiets stattfindenden Einwirkungen zu gunsten des Betriebsunternehmers anders zu beurteilen sein sollten, als diejenigen ausserhalb jenes räumlichen Gebiets. Zumal wenn von dem Unternehmer selbst eine Betriebseinrichtung derart getroffen ist, dass — auf dem Güterbahnhof —

bestimmungsgemäss Zugtiere mit dem Bahnbetrieb in nahe Berührung gebracht werden müssen, so darf der Unternehmer nicht einwenden, solche Tiere hätten dem Bahnhofslärm nicht ausgesetzt werden sollen.

Nr. 64. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 12. Mai 1902.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. Jahrg. III. Heft 9. S. 287.)

Verantwortlichkeit des Dienstberechtigten für die Gefahrlosigkeit des Zugangs zur Arbeitsstätte. B. G. B. §§ 618, 242.

Kläger stand als Maschinenputzer im Dienst des beklagten Eisenbahnfiskus und hatte seine Arbeitsstätte zu F. in der Werkmeisterei, die an dem sog. „schwarzen Wege" belegen und nur von diesem aus zugänglich ist. Der Weg gehört dem Beklagten, hat jedoch die Natur eines öffentlichen Weges und dient nicht bloss dem Verkehr mit der Werkmeisterei; er wird auch als Fahrstrasse benutzt, einen besonderen Fusssteig hat er nicht. Im März 1900 kam Kläger abends, als er nach Hause gehen wollte, auf dem Wege, weil sich Glatteis gebildet hatte, unmittelbar vor der Werkmeisterei zu Fall und verletzte sich so, dass er angeblich für seine bisherige Arbeit unfähig geworden ist. Er macht Beklagten verantwortlich, weil dieser, was nicht geschehen war, hätte streuen lassen müssen und fordert Zusprechung einer Rente. Das Landgericht wies ab, das Berufungsgericht erklärte den Anspruch dem Grunde nach für berechtigt. Die Revision des Beklagten führte zur Zurückverweisung. Aus § 618 des Bürgerl. Gesetzbuches lässt sich der erhobene Anspruch nicht herleiten. Allerdings ist nach Abs. 1 der Dienstberechtigte für die Gefahrlosigkeit der zur Verrichtung der Dienste bestimmten Räume verantwortlich, und diese Pflicht ist auch auf Höfe, Treppen, Gänge u. dgl. zu beziehen, die der Dienstpflichtige anlässlich seiner Obliegenheiten betreten muss. Es müssen jedoch die betreffenden Räume zu denjenigen gehören, die der Dienstberechtigte zu beschaffen hat. Wie weit dies der Fall ist, bestimmt sich, wenn nichts bedungen wird, nach § 242. Eine Sitte aber, nach der auch dem öffentlichen Verkehr dienende Wege, die der Dienstpflichtige ausserhalb des Grundstücks seiner Arbeitsstätte gehen muss, zu den Räumen, die der Dienstberechtigte als solcher zu beschaffen hat, gerechnet würden, besteht nicht, vielmehr wird nach der Gestaltung des Verkehrs die Fürsorge für die Gangbarkeit solcher Wege dem überlassen, dem im allgemeinen, insbesondere nach dem massgebenden öffentlichen Recht, ihre Instandhaltung obliegt. Hiervon ist auch nicht der Teil des Weges ausgenommen, der unmittelbar vor dem Zugang zur Arbeitsstätte belegen ist. Ebensowenig kann aus § 618 eine Verpflichtung des Dienst-

berechtigten hinsichtlich eines solchen Weges dann angenommen werden, wenn der Dienstpflichtige auf diesen Weg angewiesen ist, denn der Gang des Dienstpflichtigen zur Arbeitsstätte gehört überhaupt nicht zu den ihm obliegenden Leistungen im Sinne des § 618. Es kann in der Wahl der Arbeitsstätte deshalb auch nicht eine dem Arbeiter wegen des einzuschlagenden Weges gegebene dienstliche Anweisung im Sinne des § 618 gefunden und der Gang als eine unter Anordnung des Dienstberechtigten vorzunehmende Dienstleistung angesehen werden. Dagegen muss allerdings ein Betriebsunternehmer, der auf seinem Grund und Boden einen Weg anlegt, und ihn allgemein oder doch den Personen, die mit ihm zu thun haben, freigibt, denselben, soweit es nach den Umständen verlangt werden kann, angemessen in Stand halten und insbesondere seinen Arbeitern einen Weg herstellen, auf dem sie ohne Gefahr zur Arbeitsstätte und zurück gehen können. Anderseits muss dabei jedoch auch von den Arbeitern verlangt werden, dass sie besonderen Vorfällen Rechnung tragen, also auch bei plötzlich eintretendem Glatteis erhöhte Vorsicht anwenden und die Unbequemlichkeit eines Umweges nicht scheuen. Hier ist Kläger gestürzt, weil er quer über den Weg auf einer besonders abschüssigen Stelle, anscheinend, weil dies für ihn der kürzeste Weg war, gegangen ist; es muss deshalb noch festgestellt werden, ob dem Kläger nicht, wenn er eine andere Richtung eingeschlagen hätte, insbesondere den schwarzen Weg entlang gegangen wäre, ein gefahrloser Weg zu Gebote gestanden hätte. Endlich aber bedarf es noch der Aufklärung, ob nicht der schwarze Weg von der Stadtgemeinde F. dergestalt übernommen war, dass diese für Instandhaltung und Sicherung des Verkehrs zu sorgen hatte, denn wenn dies der Fall sein sollte, würde Beklagter überhaupt nicht haftbar sein, da aus seinem Eigentum eine Pflicht zu sichernden Vorkehrungen dann nicht hergeleitet werden könnte.

Nr. 65. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 24. Juni 1902.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. Jahrg. III. Heft 9. S. 286.)

Das Thatbestandsmerkmal „bei dem Betriebe“ ist gegeben, wenn an einer Eisenbahnbetriebsstätte ein Reisender infolge der Eile, die durch den Betrieb, namentlich durch aussergewöhnliche Betriebsereignisse, veranlasst ist, einen Unfall erleidet, der mit den eigentümlichen Gefahren dieses Betriebes im Zusammenhang steht. Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871. § 1.

Kläger ist mit einem verspätet auf der Station Alzey eingetroffenen Zuge dort angekommen, hat sich, von dem Schaffner desselben zur Eile aufgefordert, zur Lösung einer Fahrkarte für seine mit dem nämlichen Zuge beabsichtigte Weiterfahrt in das Bahnhofsgebäude begeben und

ist auf seinem Rückwege nach dem zur Abfahrt bereit stehenden Zuge in der Eile über einen auf dem Bahnsteige stehenden Eisenbahn-Gepäckkarren gestürzt, wodurch er sich die den unmittelbaren Grund der Klage bildende Knieverletzung zugezogen hat. Bezüglich der von dem Kläger hierbei gezeigten besonderen Eile hat das Berufungsgericht noch namentlich hervorgehoben, dass dieselbe nicht nur nach der persönlichen Ansicht des Klägers, sondern auch nach der ganzen Sachlage, namentlich bei der Kürze der fahrplanmässigen Haltezeit des Zugs und bei der wegen dessen Verspätung vorliegenden Möglichkeit einer noch weiter eintretenden Verkürzung derselben notwendig gewesen sei. Auf Grund aller dieser Thatumstände hat das Berufungsgericht „eine der Natur des Eisenbahnbetriebs eigene Eile und hiermit zusammenhängende Gefährlichkeit“ und zugleich den von der Revision vermissten ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Eisenbahnbetriebe und dem fraglichen Unfalle ohne rechtlichen Verstoss angenommen. Dieser Zusammenhang liegt insofern vor, als zur Zeit des Unfalls einerseits der Eisenbahnbetrieb hinsichtlich des erwähnten, zur Weiterfahrt bereitstehenden Zugs noch nicht beendigt und auch nicht unterbrochen war (vergl. Urteil des VI. C.-S. des R.-G. v. 29. Februar 1892, bei Eger: Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. IX S. 193 ff.), und als andrerseits Kläger selbst als Reisender zu diesem Betriebe in einer noch fortdauernden Beziehung stand, indem er gerade im Begriff war, zur Weiterfahrt in den Zug wieder einzusteigen, und als namentlich nach der Annahme des Berufungsgerichts die als nächste Ursache des Unfalls anzusehende besondere Eile des Klägers infolge von mit dem Eisenbahnbetriebe zusammenhängenden und als aussergewöhnliche Betriebsereignisse erscheinenden Thatumständen, — der Zugverspätung, der dadurch gegebenen Möglichkeit der Abfahrt des Zugs vor Ablauf der fahrplanmässigen Aufenthaltszeit und der Mahnung des Schaffners, — notwendig und somit auch dadurch veranlasst war. Diese besondere Eile des Klägers war also einerseits eine Folge des Eisenbahnbetriebs und stand anderseits mit den besonderen Gefahren desselben im Zusammenhang, wegen deren Kläger verständigerweise für den Fall, dass er sich nicht beeilte, den Eintritt irgend eines dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Unfalls befürchten konnte. In dieser Hinsicht genügt es namentlich, dass nach den Grundsätzen der Lebenserfahrung eine solche Einwirkung der besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebs auf das eilige Verhalten des Klägers anzunehmen ist (vergl. Entsch. d. R.-G. Bd. 2 S. 85 und die daselbst angeführten Entsch. des R.-O.-H.-G. und weitere Urteile des R.-G. bei Eger a. a. O. Bd. II S. 56, Bd. III S. 69 und 200, Bd. IV S. 455, Bd. V S. 55, Bd. VI S. 1 und 56, Bd. XI S. 338).

Abhandlungen.

1.

Zusammensetzung und Befugnisse der Preussischen Bezirkseisenbahnräthe.

(Bemerkungen zu einer Denkschrift der Handelskammer zu Magdeburg.)

Von **Heinrich Dove,**
Landgerichtsrath a. D. und Syndikus der Handelskammer zu Berlin.

Das Problem, den Einzelinteressen zu einer ihrer Bedeutung entsprechenden Vertretung im öffentlichen Leben zu verhelfen, ist nicht leicht zu lösen. Subjektiv ist jede Interessengruppe geneigt, die eigene Berechtigung möglichst hoch, die der anderen Gruppen niedrig einzuschätzen. Ihren Ausgleich sollen diese Interessengegensätze im Staatsleben durch die gemeinschaftliche Unterordnung unter das Gesammtstaatsinteresse finden; die Frage, durch welche Staatsinstitutionen das am Besten zu erreichen, bildet recht eigentlich den Kernpunkt der Diskussionen über die beste Staatsform. Die geschichtliche Betrachtung hat uns dahin geführt, eine allgemeingültige von den konkreten Verhältnissen absehende Entscheidung als unmöglich zu erkennen.

Aber auch die den jeweiligen nationalen Verhältnissen entsprechendste Verfassungsform erreicht das Ziel meist nur in unvollkommener Weise. Im konstitutionellen Staat insbesondere ist den Einzelinteressen die Möglichkeit gegeben, sich den verschiedenen Faktoren der Gesetzgebung gegenüber zur Geltung zu bringen, es sei durch persönlichen Einfluss auf den Regierungs-Faktor unter Ausnutzung socialer Beziehungen, es sei durch Beherrschung der Volksvertretung vermöge der in dem Wahlrecht gegebenen Waffe. Es unterliegt keinem Zweifel, dass im modernen deutschen und preussischen Staatsleben der Interessengegensatz sich neuerdings in sehr verschärftem Masse geltend gemacht hat, und dass dabei die landwirthschaftlichen Interessen ein ganz gewaltiges Uebergewicht über alle anderen Interessenzweige gewonnen haben.

Es ist hier nicht der Ort, den Gründen dieser Erscheinung nachzugehen: es sei nur kurz darauf verwiesen, dass einerseits die geringere Differenzirung der in der Gesammtgruppe vereinigten Einzelinteressen ein compakteres Zusammenfassen und rücksichtsloseres Vorgehen bei der Geltendmachung der Landwirthschaftsinteressen ermöglicht, andrerseits die mit der realen wirth-

schaftlichen Kräftevertheilung im Widerspruch stehende Eintheilung der Wahlkreise und Vertheilung der Mandate von vornherein ein künstliches Uebergewicht der ländlichen über die städtischen Interessen zur Folge hat. Kein Wunder ist es daher, dass die Gesetzgebung und Verwaltung sich wesentlich in den Bahnen bewegen, welche von den Vertretern der Landwirthschaft vorgezeichnet werden.

Dem Bewusstsein dieser thatsächlichen Gestaltung ist die vorliegende Denkschrift der rührigen Handelskammer zu Magdeburg entsprungen. Sie thut dar, dass die Zusammensetzung der Bezirkseisenbahnräthe der Landwirthschaft nahezu die Hälfte der Sitze einräumt, während Handel und Industrie sich mit der übrigbleibenden Hälfte begnügen müssen. Dass diese Vertheilung angesichts der Abneigung der als bodenständige Produktion dem Verkehr abholden Landwirthschaft nicht gerade verkehrsförderlich ist, liegt auf der Hand. Dazu kommt, dass gerade den industriellen Zweigen, welche vielfach in ihren Interessen sich mit der Landwirthschaft näher berühren, als mit den übrigen industriellen und den Handelsbetrieben — wie z. B. der Zuckerindustrie, Müllerei, Spiritusfabrikation, den landwirthschaftlichen „Nebengewerben“ des § 3 H.G.B.'s —, eine besonders starke Vertretung auf Kosten der sonstigen Zweige der gewerblichen Thätigkeit eingeräumt ist. Die Denkschrift glaubt daraus herleiten zu sollen, dass den amtlichen Handelsvertretungen, also Handelskammern und Korporationen, eine stärkere Vertretung gegenüber den freien Vereinen eingeräumt werden solle. Dieses Postulat führt zu dem doppelten Begehren, dass einerseits den Handelskammern auf ihr Verlangen, wenn ihre Bedeutung und die Bedeutung der von ihnen vertretenen Interessen es rechtfertigt, eine Vertretung durch mehrere Mitglieder in den Eisenbahnräthen, deren Direktionsbezirk vom Handelskammerbezirk berührt wird, gewährt werde, andrerseits unter den gleichen Voraussetzungen eine Vertretung in solchen Eisenbahnräthen, deren Direktionsbezirk nicht vom Handelskammerbezirk berührt wird.

Man wird diesen Bestrebungen die Berechtigung nicht absprechen können, aber auch nicht übersehen dürfen, dass durch ihre Erfüllung nicht wesentlich viel für die Interessen von Handel und Industrie gewonnen werden kann, weil die Bedeutung der Bezirkseisenbahnräthe selbst nicht erheblich ist. Das ist bedingt einmal durch die lediglich begutachtende Stellung, welche das Gesetz vom 1. Juni 1882 ihnen einräumt, sodann durch die verhältnissmässig geringe Bedeutung der Berathungsgegenstände. Das erstere Moment kann nicht gut geändert werden. Gerade mit der Ausbildung konstitutioneller Einrichtungen ist das Lebensgebiet und die Bedeutung anderer als der centralen Verfassungsorganisationen naturgemäss eingeschränkt und auf die Rolle der lediglich consultativen Berathung herabgedrückt. Es wird deshalb nur zu häufig der Erfolg eintreten, dass derartige Vertretungskörper nur als ornamentales Beiwerk der Verwaltung oder gar als Mittel, einen Theil der Verantwortlichkeit auf sie abzuladen, behandelt werden.

Immerhin kann der ständige Zusammenhang mit einer die realen Interessen zum Ausdruck bringenden Interessenvertretung vor Missgriffen bureaukratischer

Natur im Einzelfalle schützen. Dabei kommt es dann allerdings nicht so sehr auf die numerische als auf die sachliche Vertretung des Standpunkts an. Verkennen lässt sich auch nicht, dass der Kreis der lokalen Interessen von vornherein beschränkt ist, und dass die Begutachtung allgemeiner Fragen wesentlich im Landeseisenbahnrath ihr Schwergewicht haben wird, wobei die Bezirkseisenbahnräthe nur als vorbereitend in Betracht kommen.

Ein selbstverständliches Verlangen ist es nun allerdings, dass nicht die in der Natur der Sache liegende und durch die gesetzliche Normirung zum Ausdruck gebrachte verhältnissmässig untergeordnete Bedeutung der Institution noch dadurch verschärft wird, dass die Eisenbahnräthe gegebenen Falls überhaupt nicht befragt werden. Dagegen richten sich die weiteren Ausführungen der Denkschrift und der ihr beigegebenen Verhandlungen des Ausschusses des Bezirkseisenbahnraths für den Direktionsbezirk Magdeburg und des Bezirkseisenbahnraths selbst sowie die mit den Verlangen der Denkschrift übereinstimmende Resolution des Verbandes mitteldeutscher Handelskammern. Den Anlass zu dem ganzen Vorgehen hat die Einführung des sog. Nothstandstarifs für Futter- und Streumittel im Februar 1901 gegeben [1]. Dass diese einseitige Bevorzugung der agrarischen unter Verletzung der Handelsinteressen in den Eisenbahnräthen, wenn sie und nicht nur die Landwirthschaftskammern gefragt wären, auf erheblichen Widerstand gestossen wäre, ist nicht zu bezweifeln. Das von der Denkschrift erhobene Verlangen, dass die bestehende gesetzliche Zuständigkeit der Eisenbahnräthe von den Behörden nicht ausser Acht gelassen werden dürfe, ist so selbstverständlich, dass darüber kein Wort zu verlieren ist. Das weitere Begehren, dass Ablehnungen von Beschlüssen den Eisenbahnräthen schriftlich mit ausführlicher Begründung zuzustellen und die Entscheidungen zu veröffentlichen seien, soll ein Mittel zur eingehenderen Würdigung der Beschlüsse darstellen. Es kann als solches anerkannt werden.

Alles in Allem ist es nur ein nicht besonders erheblicher Punkt, der von der Denkschrift herausgegriffen ist. Die richtige Würdigung der Interessen von Handel und Industrie kann nicht durch symptomatische Behandlung auf einem Gebiet, wäre dies auch ein so wichtiges wie das Verkehrs- speciell das Eisenbahnwesen, erreicht werden. Dazu gehört eine Umgestaltung des gesammten Staatslebens, die nur von der Centralstelle aus erzielt werden kann, dadurch, dass die Angehörigen des Handels- und Gewerbestandes in der Beseitigung der rücksichtslosen Alleinherrschaft der landwirthschaftlichen Interessen das vornehmste Ziel erkennen, demgegenüber j e d e andere Rücksicht bei den Wahlen zu den parlamentarischen Vertretungskörpern in den Hintergrund zu treten hat. Ist so einmal das agrarische Uebergewicht gebrochen, dann wird sich alles Uebrige von selbst ergeben — insbesondere auch die wirksamere Vertretung der Verkehrsinteressen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

---

[1] Vgl. hierzu Rosenthal, Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel, Rechtsgutachten, und Reindl, Besprechung des Rosenthal'schen Rechtsgutachtens in dieser Zeitschrift Bd. XVIII S. 86. (Anmerk. der Redaktion.)

2.

Die Eisenbahnhaftpflicht.

Von **W. Coermann,**
Amtsrichter in Mülhausen i. E.

(Schluss.)[1]

B. Sachbeschädigung, Verlust und Verspätung.

I. Die Haftung nach Frachtrecht.

a. Beförderung von Gütern im Allgemeinen.

Die Ausdehnung der Bahnen liess keinen Zweifel, dass das neue Beförderungsmittel ein Vorrecht der Gesellschaften und Verwaltungen schuf, dessen wirthschaftliche Ausnutzung Handel und Wandel verhängnissvoll werden konnte. Die eingetretene Vermehrung der Gefahren legte der Haftpflicht eine grössere Bedeutung bei und führte zur Ausbildung der eingehenden Abgrenzung der Haft- und Ersatzpflicht, die von derjenigen des allgemeinen Frachtrechts nicht unwesentlich abweicht, übrigens für den inländischen und internationalen Verkehr nahezu gleichartig durchgeführt ist.

Nach § 456 H.-G.-B., § 75 V.-O. und Art. 30 des Int. Uebereinkommens haftet die Bahn grundsätzlich für allen in der Zeit von der Uebernahme des Guts zur Beförderung bis zu dessen Ablieferung an demselben entstandenen Schaden, ohne Rücksicht darauf, ob die Bahn daran ein Verschulden trifft oder nicht. Diese weit über die Grenzen der allgemeinen Haftpflicht des Frachtrechts hinausgehende Haftung wäre bedeutungslos, wenn die Bahn auch nur durch Vertrag ihre Abschwächung verlangen könnte. § 471 H.-G.-B. hat daher alle derartigen Versuche für nichtig erklärt. Solcher Strenge entsprechen andrerseits die wesentlichen Beschränkungen, welche in eingehenden, an die praktischen Verhältnisse sich anschliessenden Bestimmungen die sich ergebenden Unbilligkeiten beseitigen und auf Grund langjähriger Erfahrung die Interessen beider Parteien in sachgemässer Weise in Einklang bringen. Dieselben enthalten z. T. einen vollständigen Haftungsausschluss, z. T. eine örtliche oder zeitliche Beschränkung und z. T. einen durch besondere Rechtsvermuthungen gewährten Schutz.

Die grundsätzliche Ablösung der Haftpflicht von der Frage des Verschuldens der Bahn entbindet den Beschädigten von der oft schwer drückenden Last, ein solches nachzuweisen. Damit ist aber die Verschuldensfrage nicht allgemein bedeutungslos geworden, vielmehr nur eine theilweise Verschiebung der Beweislast erzielt. Gelingt dem Geschädigten der Beweis, dass der Schaden

[1]) s. Bd. XVIII S. 175 ff. dieser Zeitschrift.

durch eine Handlung der Bahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht ist, welche ein Verschulden der Genannten — ob vorsätzlich oder fahrlässig macht keinen Unterschied — enthält, so fallen alle Haftungsbeschränkungen des besonderen Eisenbahnverkehrsrechts fort, und der Beschädigte kann Ersatz des vollen Schadens beanspruchen. In allen anderen Fällen weichen die Vorschriften für Verlust und Beschädigung von denen für Verspätung ab.

I. Bei Verlust und Beschädigung kann die Eisenbahn ihre Haftung durch den von ihr zu führenden Beweis abwenden, dass diese durch

1. ein eigenes Verschulden des Absenders, Empfängers oder desjenigen, der über das Gut zu verfügen berechtigt ist,
2. höhere Gewalt,
3. äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder
4. die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage verursacht ist.

§ 456 H.G.B., § 75 V.O. und Art. 30 I.U. Letzterer führt allerdings den Punkt 3 nicht besonders an; die Erwähnung erscheint entbehrlich, da die mangelhafte Verpackung an sich schon ein Verschulden des Absenders im Sinne des Punkt 1 enthält. Trifft mit einem dieser Ausschliessungsgründe ein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute zusammen, derart, dass dieses an dem Schaden eine Mitschuld trägt, so wird dadurch eine Mithaft begründet, die nach dem Grade des eigenen Verschuldens bezw. dessen Wirkungen auf den Schadensumfang zu bemessen ist.

Dem Haftungsausschluss schliessen sich Vorschriften über deren zeitliche und räumliche Beschränkung an. Die strenge Haftpflicht der Bahn beginnt erst mit der Uebernahme des Gutes zur Beförderung, dem Zeitpunkte, der in der Regel durch die Abstempelung des Frachtbriefes festgelegt wird, § 54 V.O. Eine besondere Bedeutung verleihen die § 453 H.G.B., § 54 V.O. und Art. 5 Abs. 2 I.U. diesem Zeitpunkte durch die Verpflichtung der Bahn, die zur Beförderung bestimmten Güter jederzeit auch dann anzunehmen, wenn dieselbe nicht sofort erfolgen kann. Für derartige Güter, die einstweilen sicher einzulagern sind, ist eine besondere Sorgfalt der Bahn auferlegt, diejenige des Verwahrers, welche, strenger als die allgemeine Haftung der §§ 823 B.G.B. für Verschulden, weniger streng als diejenige der §§ 455 ff. H.G.B. bei der Beförderung, den §§ 347 H.G.B. und 688—700 B.G.B. unterliegt.

Ist der Bestimmungsort Bahnstation mit Güterverkehr, so währt die strenge Haftung bis zur Ablieferung an den Empfänger. Sofern die Bahn nicht etwa die Zollbehandlung während der Beförderung übernommen hat, steht dieser Ablieferung diejenige an Zoll-, Revisionsschuppen, Lagerhäuser oder Spediteure gleich, wenn der Absender bezw. Empfänger durch unverzügliche Benachrichtigung davon in Stand gesetzt wird, über das Gut zu verfügen. Reichsger. 18. Nov. 1880 und 15. Mai 1885 (Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. u. Abhdl. I, 270; IV, 163). Liegt der Bestimmungsort abseits der Bahn oder an einer für den Güterverkehr nicht eröffneten Station, so hat die Bahn für die Weiterbeförderung von der Ausladestation Sorge zu tragen. Führt sie diese selbst aus, so gilt sie als Frachtführer und haftet gemäss

§ 429 H. G. B. für jeden Schaden bis zur Ablieferung, sofern sie nicht die Aufwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nachweist. Bei Uebertragung der Weiterbeförderung auf eine andere selbständige Person tritt die Bahn in die Stelle des Spediteurs und ist dann nach § 408 H. G. B. durch den Nachweis der Anwendung der weniger strengen Haftung eines ordentlichen Spediteurs befreit. Dieselbe Rechtslage tritt ein, wenn die Bahn das Gut bei Ablieferungshindernissen auf Lager nimmt bezw. giebt, § 70 V. O.

Häufig wiederkehrende, gleichartige Sondererscheinungen des Eisenbahngüterverkehrs, insbesondere die Menge und Verschiedenheit der zu bewältigenden Güter, die Eile, welche dem ganzen Betriebe eigen ist, und welche der Bahn eine genaue Prüfung und besondere Behandlung der einzelnen Beförderungsstücke unmöglich machen, vor allem aber bei der raschen Abwickelung der Geschäfte die Unmöglichkeit, in vielen Fällen Schadensursache und -Umfang festzustellen, haben zum Schutze der Bahn die Aufstellung einer Reihe von Rechtsvermuthungen veranlasst.

a. Bei nachstehenden Beschädigungs- und Verlustfällen wird vermuthet, dass dieselben durch die Sonderart des Transports veranlasst sind, für welche der Empfänger bezw. Absender einzustehen hat; nur wenn dieser den Nachweis erbringt, dass der Schaden daraus nicht entstehen konnte, tritt die Haftung der Bahn ein. § 459 H. G. B., § 77 V. O., Art. 31 I. U. zählen als Beschädigungs- und Verlustfälle dieser Art auf:

1. diejenigen bei Verladung auf offene Wagen;
2. " " mangelnder oder mangelhafter Verpackung;
3. " " Besorgung des Auf- oder Abladens durch Leute des Absenders bezw. Empfängers;
4. " " Gütern, welche vermöge ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr der Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leckage, Austrocknung oder Verstreuung unterliegen;
5. " " Beförderung lebender Thiere und
6. " " " begleiteter Güter.

b. Austrocknung, Auslaufen und Verstreuung sind im Bahnverkehr besonders häufige Verlustarten, welche z. T. durch die Art des Betriebes und dessen unmittelbare Einwirkung auf die Güter, z. T. aber auch durch das Verhalten des Absenders, mangelnde oder mangelhafte Verpackung veranlasst werden. Das Zusammentreffen einer beiderseitigen Mitschuld lässt eine Theilung der Haftung gerechtfertigt erscheinen. Diese hat derart stattgefunden, dass je nach Art der Güter ein Gewichtsverlust von 1 bezw. 2% keinen Ersatzanspruch giebt. § 460 H. G. B., § 78 V. O., Art. 32 I. U. Die Haftpflicht der Bahn tritt allerdings ein, wenn der Geschädigte den Beweis erbringt, dass der Schaden nicht aus dem gewöhnlichen Schwinden entstehen konnte.

c. Die durch die Gefahren der Bahnbeförderung bei allen werthvollen Gegenständen bedingte Verpackung nimmt der Bahnverwaltung die Möglich-

keit, den Inhalt der Sendung zu erkennen. Es wird daher zu Gunsten der Bahn vermuthet, dass die Sendung den allgemeinen Beförderungsbedingungen entspricht, d. h. dass sie weder von der Beförderung ausgeschlossen oder nur bedingt zugelassen ohne Erfüllung dieser Bedingungen, noch aber ohne besondere Bezeichnung solche Gegenstände enthält, welche für ihren Umfang oder Gewicht einen unverhältnissmässig hohen Werth haben. Beide Fälle, §§ 456 Abs. 2, 462 H.G.B., § 50 V.O., Art. 3 I.U., schliessen bei Nichtbeachtung jede Haftung der Bahn auf Grund des Frachtvertrages aus, sodass nur noch diejenige des allgemeinen bürgerlichen Rechts für unerlaubte Handlungen bleibt; §§ 827, 831 B.G.B.

Die Ersatzpflicht wird im Frachtrecht auf bestimmte, leicht zu ermittelnde Sätze herabgemindert, die hauptsächlich nur soweit Entgelt gewähren sollen, als die Bahn den etwaigen Vermögensnachtheil überblicken und zur Abwendung entsprechende Massnahmen treffen kann. Es liegt darin eine wesentliche Beschränkung gegenüber dem bürgerlichen Recht, das unter Schaden nach § 252 B.G.B. auch den entgangenen Gewinn begreift. § 457 H.G.B., § 80 V.O., Art. 34 I. U. beschränken den Ersatz auf den gemeinen Handelswerth und in dessen Ermangelung den gemeinen Werth, den Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Absendung bei der Annahme zur Beförderung hatte, zuzüglich der bereits entrichteten und verfallenen Zoll-, Fracht- und sonstigen Nebenkosten. Verlust giebt Anspruch auf den ganzen Betrag, Beschädigung einen solchen auf einen verhältnissmässigen Theil desselben. Dieser Grundsatz erleidet folgende Ausnahmen:

a. Die Erklärung des Interesses an der Lieferung enthält eine Versicherung des Gutes, für welche eine besondere Gebühr erhoben wird. Es bedarf keiner weiteren Begründung, dass hier durch § 463 H.G.B., § 85 V.O., Art. 6, 38 I.U., § 9 Ausführ.-Best. dazu eine erhöhte Ersatzpflicht eingeführt ist. Diese umfasst bis zu dem angegebenen Betrage den gesammten nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts zu berechnenden Schaden.

b. Der gleiche Umfang der Ersatzpflicht tritt in allen denjenigen Fällen ein, in denen der Bahnverwaltung bewiesen, dass der Schaden durch Vorsatz oder Fahrlässigkeit ihrerseits verursacht ist.

c. Die Herabsetzung der Fracht in Ausnahmetarifen rechtfertigt die Beschränkung der Ersatzpflicht auf einen Höchstbetrag; §§ 461, 462 H.G.B., § 81 V.O., Art. 35 J.U.

d. Eine gleiche Beschränkung ist bei Kostbarkeiten, Kunstgegenständen sowie sonstigen Sendungen von unverhältnissmässig hohem Werth zulässig.

II. Die dem ganzen Eisenbahnverkehrswesen innewohnende Hast hat die Ausbildung eines besonderen Verspätungsbegriffs erfordert, für den ein Ersatz selbst dann zum fühlbaren Bedürfniss geworden ist, wenn ein Schaden dadurch nicht erwiesen werden kann. Bei Festsetzung der besonderen Haftung musste massgebend erscheinen, dass der Schaden durch Verzögerung im Allgemeinen gering ist, dass die Bahn dabei in der Regel nur ein geringfügiges Verschulden trifft, und dass Schaden und Ursache oft gar nicht oder nur sehr schwer nachzuweisen sind. Es erschien daher billig, von der Bahn nur die

nach Sachlage nöthige Aufmerksamkeit und Sorgfalt eines Frachtführers zu verlangen, andrerseits ihr aber den Beweis für die Anwendung dieser Sorgfalt zu überlassen, sodass also auch hier die grundsätzliche Haftpflicht der Bahn eingeführt ist; § 466 Abs. 1 H.G.B., § 86 V.O., Art. 39 I.U. Die Ersatzpflicht von dem verursachten Schaden abhängig zu machen, wäre wegen der besonderen Beweisschwierigkeiten hier unpraktisch. Sie ist daher im § 87 V.O. in eine feste Geldleistung umgewandelt, der einerseits die Höhe der Fracht, andrerseits die Dauer der Verspätung zur Richtschnur dient.

b. Beförderung besonderer Arten von Gütern.

Die Aufstellung besonderer Beförderungsbedingungen für eine Reihe bestimmter Beförderungsgegenstände und Beförderungsarten, die Mitnahme von Postgütern in Bahnpostwagen sowie die Zulassung von Handgepäck haben für die Haftpflicht der Eisenbahnen sehr verschiedene Bedeutung.

I. Als besondere Beförderungsvertragsarten führen §§ 30—38 V.O. diejenige betr. Reisegepäck, §§ 39—41 diejenige betr. Expressgut an; besondere Beförderungsgegenstände sind Leichen, §§ 42—43, und lebende Thiere, §§ 44—48.

1. Der Begriff des Reisegepäcks ist im § 465 H.G.B. nicht bestimmt, im § 30 V.O. weit über die ursprüngliche Auffassung des allgemeinen Sprachgebrauchs ausgedehnt und auf alle jene Sendungen erstreckt, welche sich nach Umfang, Ausstattung und Inhalt zur Mitnahme im Packwagen der Personenzüge eignen und bezüglich deren ein Reisender eine derartige Mitnahme verlangt. Die Grundsätze der allgemeinen Frachtrechtshaftpflicht werden durch § 34 V.O. wie folgt ergänzt:

a. Die strenge Haftung ist auf die ersten 8 Tage nach Ankunft des betreffenden Zuges, zu dem das Gepäckstück aufgegeben war, beschränkt.

b. Die Interessendeklaration bedarf zu ihrer Rechtswirksamkeit der schriftlichen Festlegung im Gepäckschein.

c. Die Beschränkung der Haftpflicht für Verlust oder Beschädigung auf einen Höchstbetrag kann in den Tarifen erfolgen.

d. Die Ersatzpflicht für Verspätung ist auf den nachweislich entstandenen Schaden erstreckt und zwar bei Interessenangabe bis zum Höchstbetrage der angegebenen Summe, sonst bis zu einem Höchstsatze, dessen Berechnung § 36 V.O. ergiebt. Vorsätzliche oder fahrlässige Herbeiführung der Verspätung durch die Bahn oder ihre Leute schliessen jede Beschränkung der Ersatzpflicht aus. Als ein Verschulden der Bahn ist eine Irreleitung durch nicht genügend unkenntlich gemachte ältere Beförderungszeichen nicht anzusehen; § 31 V.O.

2. Die Beförderung eines Gegenstandes als Expressgut setzt die Mitfahrt einer verfügungsberechtigten Person nicht voraus. Art und Umfang der zu derartiger Beförderung zugelassenen Gegenstände wird durch deren Transportfähigkeit in Gepäckwagen der Personenzüge bedingt. Eine Aenderung in der Haftpflicht ist nicht vorgenommen; § 41 V.O.

3. § 43 V.O. führt eine Abholungsfrist für die beförderten Leichen ein, nach deren Ablaufe die Bahn Wagenstandgeld erheben kann. Die Fristsetzung

hat die rechtliche Bedeutung einer zeitlichen Haftungsbeschränkung. Nach deren Ablaufe kann die Bahn die weitere Verwahrung ablehnen und tritt in die Stelle des Verwahrers, welche ihr die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zur Pflicht macht, im übrigen aber sie von jeder weiteren Haftung befreit.

4. Gleiche Grundsätze beherrschen die Haftpflicht bei Beförderung lebender Thiere. Es ist darum gestritten worden, wie weit die geforderte Begleitung die Bahn aus der Haftung entlässt und wie weit die Bahn zu besonderer Fürsorge verpflichtet ist. Die Begleitung bezweckt die Abwendung der besonderen Gefahren, welche mit der Beförderung lebender Thiere verbunden sind. Dazu gehören Ausschlagen, Selbstverletzung, Sichverwickeln, Krankheit und ähnliches. Ihre Haftung geht nur soweit wie ihr Zweck und beschränkt diejenige der Bahn nur in diesem Umfange. Die versehentlich falsche Entladung von Vieh gehört nicht zu diesen Sondergefahren, sie enthält ein Verschulden der Bahnangestellten, für welche die Haftung der Bahn eintritt. Vergl. Entsch. d. Oberlandesgerichts Darmstadt 5. März 1897 (Ztschr. f. deutsches bürgerl. R. XXIX, 337). Die Bahn ist nicht verpflichtet, weitergehende, besondere Massregeln zu treffen, wenn es sich um lebendes Vieh als wenn es sich um andere Transportgegenstände handelt. Mit Bereithaltung der ordnungsmässigen Lademittel und Anwendung der allgemeinen Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers hat sie ihren Verpflichtungen auch hier genügt. Sie kann insbesondere nicht dafür haftbar gemacht werden, dass die Thiere, auch die nicht begleiteten, nicht ordnungsmässig gefüttert und getränkt sind und dadurch Schaden genommen haben. Führt sie allerdings eine Tränkung oder Fütterung aus, so haftet sie für jeden Schaden, den sie durch Uebermass oder falsche Auswahl der Futtermittel verursacht. Nachtheile, welche Thiere durch eine unverhältnissmässig lange Transportdauer erleiden, berechtigen nicht zu Ersatz, wenn die Lieferfrist gewahrt ist. Handelsgericht Ostende 6. Dez. 1894 und Oberster Gerichtshof Wien 14. Juli 1898 (Zeitschr. f. d. intern. Eis.-Transport III, 302 und VII, 27).

II. Auf gesetzlicher Sonderbestimmung beruht die Beförderungspflicht der Eisenbahnen bezüglich der Postsendungen. Das Gesetz vom 20. Dez. 1875 sieht folgende Güterversendungsarten durch die Bahn vor:

1. in Wagen, welche der Postverwaltung gehören und bezüglich derer eine Mitnahmepflicht der Eisenbahn begründet ist,

2. in Abtheilen der Eisenbahnwagen und

3. in geschlossenen Beuteln, deren Mitnahme die Bahnpackmeister nicht verweigern dürfen.

Aehnliche Erscheinungen im allgemeinen Frachtgeschäft, zu 1 sei nur auf die Bierwagen, zu 2 auf das nicht aufgegebene Handgepäck verwiesen, haben Professor Thöl und andere zur Ausdehnung des Eisenbahnfrachtrechts auf diese Beförderungsarten veranlasst. Die Unhaltbarkeit einer solchen Ausdehnung ist jedoch unschwer zu erkennen. In den beiden ersten Fällen ist die Post nach wie vor Frachtführer geblieben, in allen sind aber die Rechte der Eisenbahn gegenüber dem Frachtgut derart beschränkt, dass es unbillig wäre, ihr

die mit diesem Rechte untrennbar verbundenen Pflichten aufzuerlegen. Die Haftpflicht der Bahn für Postgüter wird daher lediglich durch §§ 823 ff. B. G. B. beherrscht. Vergl. die ausführliche Behandlung dieser Frage durch Finanzrath Dr. Schelcher in dieser Zeitschrift Bd. XI S. 257 ff.

III. Deutlicher als im Postrecht ist die Haftung bezüglich des Handgepäcks geregelt. Die neue Fassung der Verkehrsordnung hat der Unterscheidung desselben in aufgegebenes und nicht aufgegebenes insofern eine besondere Bedeutung verliehen, als sie eine Aufgabe zur Aufbewahrung sowie zur Beförderung nach bezw. von den Zügen unter der Verantwortung der Eisenbahn einführt. Für die Aufbewahrung von Handgepäck haftet die Bahn nach § 38 V. O. als Verwahrer, wofern diese Aufbewahrung bei den besonders dazu eingerichteten Stellen verlangt wird. Eine Verpflichtung der Bahn wird allerdings noch nicht dadurch begründet, dass ein Bahnangestellter für sich ausdrücklich oder stillschweigend die Verwahrung übernimmt, mag er diese auch in Diensträumen der Bahn ausführen. § 37 V. O. rechnet die Gepäckträger der Bahn zu deren Leuten; daraus folgt die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust, Beschädigung oder Verzögerung, welche diese bei Beförderung des Handgepäcks von oder nach den Zügen bis zur Bahnhofsgrenze verschuldet haben; §§ 823 ff. B. G. B.

Aus dem Umstande, dass die Verkehrsordnung den Begriff des Handgepäcks näher bestimmt, kann nicht geschlossen werden, dass sie einen stillschweigenden Beförderungsvertrag bezüglich desselben begründen will. Als solches lassen die §§ 28, 29 V. O. kleine, die Mitreisenden nicht belästigende Gegenstände sowie in der 4. Wagenklasse Handwerkszeug, Traglasten und ähnliches mit Ausschluss aller gefährlichen — abgesehen von Gewehren und Handmunition — zu. Es wird daher lediglich die Benutzungsart der Eisenbahnwagen geregelt, ohne dass eine besondere Haftung begründet würde, so dass hier die gleiche Haftpflicht der §§ 823 ff. B. G. B. besteht, die auch bei Beschädigung derjenigen Gegenstände eintritt, welche der Reisende auf seinem Körper trägt, d. i. der Brieftasche u. s. w. und des Anzuges.

II. Die Haftung nach bürgerlichem Recht.

Bau und Betrieb der Eisenbahnen üben so wesentliche Eingriffe in die Rechte Privater aus, dass in Ermangelung genügender Sondervorschriften im bisherigen bürgerlichen Rechte eine reichhaltige Rechtsprechung die allgemeinen Vorschriften des Nachbarrechts den Erfordernissen der Praxis anzupassen gelernt hat. Damit ist ein neues Rechtsgebiet geschaffen, dessen Errungenschaften den heutigen Bestimmungen als Grundlage dienen.

Die Herstellung und das Fortbestehen des Bahnkörpers — zumal meist in anderer Höhenlage als die Umgebung — beeinflussen einerseits die Eigenthumsnutzung durch Störung der Wasserläufe, Wege, des Licht- und Luftzutritts, andererseits die Eigenthumsausübung durch Beschränkung der Bauten und der Bauflucht. In allen diesen Fällen haftet die Bahn für den durch die Eigenthumsschmälerung verschuldeten Schaden. Dieses Rechtsgebiet ist nach

wie vor der Landesgesetzgebung überlassen; die Stellungnahme der einzelnen Landesgesetze zu erörtern würde jedoch zu weit führen.

Eine andere Stellung nimmt die Reichsgesetzgebung gegenüber denjenigen Schädigungen ein, welche aus dem Betriebe entstehen. In Frage kommen hier die Folgen der Ausströmung von Rauch und Gasen, der Verursachung von Getöse und Erschütterungen, der Brandlegung durch Funken sowie bei dem Ueberfahren. Auszuscheiden sind hier diejenigen Folgen, welche die körperliche Integrität des Menschen betreffen; die Grundsätze, welche bei deren Verletzung Anwendung finden, sind bereits oben entwickelt. Auf die Rechtslage bei Brandlegung durch Funkenflug und bei Ueberfahren braucht nicht näher eingegangen zu werden, es genügt der Hinweis auf die treffliche Abhandlung von Oesterlen Band XV S. 365 ff. und XVI S. 172 ff., 352 ff. dieser Zeitschrift.

Die Haftpflicht erstreckt sich auch hier nur soweit, als ein wirklicher Schaden entstanden ist. Die Frage allerdings, was als solcher anzusehen, hat der Praxis bedeutende Schwierigkeiten bereitet. In Anlehnung an die bisherige Rechtsprechung der obersten Gerichte lässt § 906 B.G.B. als Schaden nur die erhebliche Beeinträchtigung des Nachbars gelten. Kleine Belästigungen sind bei dem Zusammenwohnen der Menschen allgemein unvermeidbar und im Grossen und Ganzen beiderseits gleich belastend, sodass sie gegeneinander aufgewogen werden, d. h. von jedem ohne Ersatzanspruch zu tragen sind. Eine weitere Handhabe für den Massstab der Ersatzpflicht bietet das 2. Erforderniss des § 906, die aussergewöhnliche Benutzung des schadenbringenden Grundstücks. Für die Begrenzung dieses Begriffes ist nicht nur Art und Umfang der Benutzung, sondern vor allem auch die örtliche Lage und Umgebung massgebend. In einer Fabrikstadt muss ein grösseres Mass von Rauch und Russ ertragen werden, als in einem Kurorte. Eine reiche Rechtsprechung hat die Grenzen des Gewöhnlichen vom Aussergewöhnlichen genau bezeichnet und muss künftigen Urtheilen als Richtschnur dienen. Vergl. die zahlreichen Fälle bei Coermann, Nachbarrecht S. 37—51.

Die Ersatzpflicht der Bahn umfasst in allen diesen Fällen 1. den Schadensersatz im Umfange des § 823 B.G.B. und 2. die Herstellung geeigneter Schutzvorrichtungen, d. h. solcher, welche nach allgemeiner Auffassung einen wesentlichen Schutzerfolg haben und deren Beschaffungskosten diesem Erfolge gegenüber nicht unverhältnissmässig hoch erscheinen. Bei Werkstätten und ähnlichen Bahnanlagen kann die Einstellung des Betriebes nicht verlangt werden, sofern sie behördlich genehmigt sind, § 26 Gew.-Ordn.; der eigentliche Bahnbetrieb ist gegen einen derartigen Anspruch durch die Konzession geschützt.

3.

Das Verschulden bei Eisenbahnunfällen.[1])

Von **Dr. Friedrich Weber,**
Direktionsassessor bei der Königl. Generaldirektion der bayrischen Staatseisenbahnen in München.

1. Zu den Voraussetzungen, die vom Verletzten bewiesen werden müssen, um einen Ersatzanspruch gegen die Bahn aus dem Haftpflichtgesetz mit Erfolg erheben zu können, gehört, dass ein aussergewöhnliches und plötzliches, für die Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes charakteristisches Ereignis (Eger S. 5 ff., 108, Reindl S. 35, 22)[2]) die Verletzung und den hieraus erwachsenen Schaden hervorgerufen hat. Der Nachweis eines Verschuldens der Bahn an dem Betriebsunfall ist zur Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes so wenig erforderlich, wie zu der des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes, der Unfallfürsorgegesetze vom 15. März 1886 und 18. Juni 1901 und der diesen nachgebildeten landesrechtlichen Verordnungen[3]).

Dagegen muss, falls ein Ersatzanspruch auf die Verkehrsordnung oder auf die Bestimmungen über unerlaubte Handlungen (§§ 823 ff. B.G.B.) gestützt werden soll, seitens des Verletzten nachgewiesen werden, dass der Betriebsunfall auf ein schuldhaftes Verhalten der Bahn (Vorsatz oder Fahrlässigkeit nach § 276 B.G.B.) als eigentliche Ursache zurückzuführen ist. Der Nachweis, dass ein Verschulden mitgewirkt hat, genügt im Falle der §§ 830 und 840 zur vollen, im Falle des § 254 zur teilweisen Verurteilung der Bahn.

Gegenüber der Ersatzforderung des Verletzten auf Grund des Haftpflichtgesetzes steht der Bahn der Beweis frei, dass das eigene schuldhafte Verhalten (Vorsatz oder Fahrlässigkeit) den Unfall verursacht hat; dieser Nachweis befreit die Bahn von der Ersatzpflicht aus dem Haftpflichtgesetz ebenso, wie der Nachweis des Vorsatzes von der Ersatzpflicht aus dem Unfallversicherungsgesetze und der Nachweis des Vorsatzes und einer qualificierten Fahrlässigkeit von der aus dem Unfallfürsorgegesetze und den ihm entsprechenden landesrechtlichen Normen. Ohne Erfolg für die Ersatzpflicht ist der Beweis, dass der Betriebsunfall einem Dritten zur Last zu legen ist, es steht der

---

[1]) S. hierzu die Kommentare zum Haftpflichtgesetz von Eger, V. Aufl., u. Reindl.

[2]) Der oben definierte und im Nachstehenden zu Grunde gelegte Begriff des Betriebsunfalls ist enger wie der in den Unfallversicherungsgesetzen (s. Handbuch der Unfallversicherung 1897 S. 32 ff.). Noch weiter ist der Begriff des Unfalls, der die Voraussetzung für Ersatzansprüche nach B.G.B. bildet.

[3]) Im Gegensatz hierzu stellt die Spruchpraxis mit Vorliebe einem Verschulden des Verletzten ein solches der Bahn gegenüber und wägt dieselben nach dem Grade ihrer Causalität für den Unfall (Reindl S. 82) ab (Konkurrierendes Verschulden: Eger S. 160 ff.). Streng genommen steht dem von der Bahn nachzuweisenden causalen Verschulden des Verletzten und der höheren Gewalt das bis zum Beweis des Gegenteils präsumierte Nichtverschulden des Verletzten gegenüber.

Bahn — und auch das nur in einzelnen Fällen — bloss ein Regressanspruch gegen den Dritten zu (s. Eger S. 75 ff.)[1]. Ebenso verbleibt der Bahn die Ersatzpflicht, wenn sie zwar beweist, dass das Verhalten des Verletzten die Ursache des Unfalls war, dieses Verhalten ihm aber als Verschulden nicht angerechnet werden kann (§§ 827, 828 B.G.B.), es müsste denn sein, dass sich das Verhalten unter den Begriff „höhere Gewalt“ subsumieren lässt[2]. Wirkte ein Verschulden des Verletzten beim Unfall mit, ohne jedoch die eigentliche Ursache des Unfalls zu sein, so kommt es nur zu einer teilweisen Verurteilung der Bahn aus dem Unfall, indem die Verurteilung insoweit nicht erfolgt, als die Unfallfolgen auf das nachweisbare Verschulden des Verletzten zurück verweisen. Für diese Anschauung spricht, dass der die Ausscheidung festsetzende § 254 B.G.B. zweifellos für die strengere Ersatzpflicht des B.G.B. gilt; es spricht auch beim Haftpflichtgesetz hierfür der richtige Gedanke, dass eine Abwägung der Folgen entsprechend den Ursachen der Gerechtigkeit am besten entspricht, es kann hierfür ferner angeführt werden, dass auch ein Verschulden des Verletzten vor dem Unfall (geschwächte Gesundheit infolge sträflichen Lebenswandels) und ein solches nach dem Unfall (schuldhafte Nichtbeachtung ärztlicher Anordnungen) bei der Schadensersatzfrage stets in Betracht gezogen wird (s. Eger S. 312 ff., 138 f.) und dass weder der Wortlaut des § 1 des H.Pfl.G. noch der des § 254 B.G.B. der Anschauung entgegensteht. Es möchte daher einer bei anderem bürgerlichen Rechte entstandenen Rechtssprechung und den auf dieser basierenden Anschauungen (II. Lesung des B.G.B.) keine entscheidende Bedeutung beizumessen sein (gegen obige Anschauung s. Eger S. 161, Reindl S. 81)[3].

Gegenüber der Ersatzforderung auf Grund der Verkehrsordnung oder des B.G.B. kann die Bahn insolange, als ihr ein Verschulden an dem Unfall nicht nachgewiesen ist, eine zuwartende Stellung einnehmen. Ist ihr Verschulden erwiesen, so befreit sie sich durch den Beweis eines Mitverschuldens des Verletzten teilweise von der Ersatzpflicht (§ 254 B.G.B.). Dagegen er-

---

[1] Ein solcher Regressanspruch besteht beim Haftpflichtgesetz (Gegensatz: § 840 B.G.B.) auf Grund einer Cession der dem Verletzten zustehenden Forderung nicht. Denn sobald und insoweit die Bahn den Schaden ersetzt hat, ist der Schaden getilgt und hiermit auch die Ersatzforderung des Verletzten erloschen (s. in dieser Zeitschrift Bd. XVIII S. 272).

[2] Die Möglichkeit eines solchen Nachweises ist übrigens nicht bloss bei Deliktsunfähigen (s. Eger S. 123 ff.), sondern auch bei Geschäftsfähigen, falls der Unfall auf einem persönlichen Mangel derselben (Schwerhörigkeit, hohes Alter, Krüppelhaftigkeit etc.) beruht, vorhanden. Denn es kann die Bahn regelmässig ihre Einrichtungen nicht so schaffen, dass sie auch anormalen Menschen genügen. Von diesem Gesichtspunkte aus (nicht von dem des Verschuldens) ist der mehrfach übliche Begriff der „Individualität“ zu würdigen (Eger S. 135 f., Reindl S. 71).

[3] Wenn z. B. ein Fuhrwerksbesitzer sich durch Unterlassung des Schrankenschlusses und weil er schuldhafterweise auf seinem Wagen schlief, einen Armbruch und eine schwere Neurose zuzog, wobei jedoch nachweisbar letztere nicht entstanden wäre, wenn der Verunglückte nicht schlafend von dem Unfall getroffen worden wäre, so haftet die Bahn nach Obigem nur für den Schaden, der durch den Armbruch entstand (s. Eger S. 162, 163).

wirkt ihr ein erwiesenes Mitverschulden eines Dritten keinerlei Befreiung von der Ersatzpflicht, sondern lediglich ein nachträgliches Regressrecht gegen den Dritten (§§ 830, 840 B.G.B.). Ein mitwirkender Zufall ist bedeutungslos.

2. Die Bahn haftet, falls eine physische Person der Unternehmer ist, für dessen Handlungen wie für ihre eigenen Handlungen; sie haftet in analoger Weise als juristische Person für ihren Vorstand, die Vorstandsmitglieder und andere verfassungsmässig berufene Vertreter (§§ 31, 89 B.G.B.)[1].

Die Bahn hat als physische und juristische Person, falls ein Ersatzanspruch gegen sie auf die Verkehrsordnung gestützt wird, gemäss § 9 derselben für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient, dagegen, falls der Anspruch mit §§ 823 ff. B.GB. begründet wird, für ihr Personal gemäss § 831 B.G.B. nur dann einzutreten, wenn ihr der daselbst bezeichnete Entlastungsbeweis nicht gelingt[2].

3. Obige Ausführungen gelten auch für Ansprüche Dritter im Falle der Tötung eines Verunglückten. Massgebend ist auch für deren Ansprüche das Verschulden des Getöteten, nicht das eigene (s. insbes. auch § 846 B.G.B.)[3].

4. Der Anspruch auf Sachschaden (Schaden, der nicht aus einer Verletzung des Körpers oder der Gesundheit erwuchs) kann auf das Haftpflichtgesetz, das Gewerbe-Unfallversicherungs- und das Unfallfürsorge-Gesetz, sowie die auf letzterem Gesetz beruhenden landesgesetzlichen Normen nicht gegründet werden, wohl aber auf die Verk.-Ord. (s. § 346 daselbst) und §§ 823 ff. B.G.B. Eine Haftung der Bahn ohne Verschulden ist landesgesetzlich gemäss Art. 105 und 106 des Einf.-Ges. z. B.G.B. mehrfach ausgesprochen worden.

5. Zum Schlusse noch eine Bemerkung. Sowohl in meiner Abhandlung Bd. XVIII S. 272 ff. dieser Zeitschrift wie vorstehend sind teilweise neue Bahnen eingeschlagen worden. Zu anderen Zeiten ist ein solches Beginnen unnütz, ja gefährlich; heutzutage jedoch, in einer Zeit neuer Rechtsbegriffe, dürften vielleicht die neuen Gedanken auf fruchtbaren Boden fallen können.

---

[1]) Den der letzteren Bestimmung entsprechenden, früher giltigen Gesetzen wurde in der Rechtssprechung eine sehr weite Ausdehnung gegeben (s. Reichsger.-Entsch. Bd. 39 Nr. 47); so wurde selbst ein Stellwerkswärter als eine hierher zu zählende Person bezeichnet. Einer prinzipiellen Einengung des Personenkreises möchten Bedenken nicht entgegenstehen, da der Verletzte durch das H.Pfl.G., § 9 der Verk.Ordn. und § 831 B.G.B. hinreichend gesichert ist. Wenn speziell § 831 B.G.B. zu einer strengeren Auswahl der bestellten Personen und zu einer grösseren Haftung der bestellenden und überwachenden höheren Beamten führt, so kann hierin eine bedenkliche Folge nicht erblickt werden (s. dagegen Jur. Ztg. 1902 S. 9 ff.).

[2]) Eine Haftung Dritter für den Verletzten (nach §§ 831, 832 B.G.B.), z. B. eine solche des Vaters eines Kindes, der bei dem Bahntransport die Aufsicht schuldhaft unterlässt, oder des Begleiters eines Geisteskranken bei gleichem Verschulden, besteht nicht.

[3]) Es kann dies die nichterwünschte Folge haben, dass Dritte, obwohl sie am Unfall ein Verschulden trifft, Anspruch auf die gesetzesgemässen Beträge aus dem Grunde haben, weil die Bahn ihnen gegenüber keine Regressforderung erheben kann (s. S. 79 Anm. 1 und S. 80 Anm. 2).

4.

Zwei eisenbahnrechtliche Fragen.

Von **Dr. Max Reindl,**
Direktionsassessor bei der Generaldirektion der Königl. bayrischen Staatseisenbahnen in München.

A. Zur Frage der Rechtsstellung der Eisenbahn-Gepäckträger.

In Bd. XVIII S. 182 dieser Zeitschrift untersucht Dr. Gorden die in der Literatur in verschiedener Hinsicht streitig gewordene Frage, wie sich die rechtliche Stellung der Gepäckträger auf Grund des § 37 der neuen Eisenbahn-Verkehrsordnung gestalte, und kommt dabei zu folgendem Ergebnisse: Es seien nach § 37 a. a. O. nunmehr zwei Kategorien von Gepäckträgern zu unterscheiden, solche, die von der Eisenbahn zugelassen, und solche, die von ihr bestellt seien. Die ersteren seien selbstständige Gewerbetreibende, die dem Reisenden für mangelhafte Ausführung des ihnen ertheilten Transportauftrags nach den Grundsätzen des Frachtvertrags zu haften hätten, die letzteren dagegen seien „Leute" der Eisenbahn, soweit sie innerhalb des Stationsbereichs in Funktion treten, für deren schuldhaftes Handeln die Eisenbahn die Verantwortung und zwar ausschliesslich in der Weise übernehme, dass eine Haftung der Gepäckträger selbst ausgeschlossen sei.

Ich kann mich auch bei wiederholter Prüfung der Frage der Auffassung Gordens nicht anschliessen, glaube vielmehr, dass die von mir in Bd. XVII S. 363 dieser Zeitschrift vertretene Anschauung, dass die Gepäckträger auch nach § 37 der neuen Verkehrsordnung selbstständige Frachtführer seien und solidarisch mit der Eisenbahn für die Ausführung des von ihnen übernommenen Transportes haften, ebenso sehr der Absicht des Gesetzgebers entspricht, als sie auch allein zu einem praktisch annehmbaren Resultate führen kann. Ich habe meine Ansicht damals nicht ausführlicher begründet und möchte sie daher unter Widerlegung der dagegen inzwischen erhobenen Einwendungen im Nachstehenden näher erläutern:

1. Vor allem erscheint mir die von Gorden gemachte Unterscheidung zwischen „zugelassenen" und „bestellten" Gepäckträgern weder der Absicht des Gesetzes noch auch den thatsächlichen Verhältnissen zu entsprechen. Gorden beruft sich zwar auf den Unterschied in der früheren und der derzeitigen Fassung des § 37; aber dieser Unterschied kann m. E. für seine Ansicht nichts beweisen. Denn durch diesen Unterschied in der Fassung wollte ohne Zweifel nur zum Ausdrucke gebracht werden, dass es nunmehr nicht mehr der Willkür der Eisenbahn überlassen sein solle, ob in einer Station Gepäckträger zur Verfügung der Reisenden stehen oder nicht, sondern dass es ihr zur Pflicht gemacht sei, in denjenigen Stationen, wo ein Bedürfniss

hiezu besteht, für das Vorhandensein solcher Gepäckträger zu sorgen; keineswegs aber wollte hiermit das Rechtsverhältniss, in dem die Gepäckträger zu den Eisenbahnen bisher standen, geändert werden. Es geht dies klar und deutlich aus den Worten der Motive zu § 37 hervor, indem dort gesagt ist[1]: „Es entspricht den berechtigten Anforderungen des Verkehrs wie auch einer fast allgemein beobachteten Uebung, wenn nicht, wie in der bisherigen Fassung, die Zulassung von Gepäckträgern auf den Stationen der Willkür der Eisenbahn überlassen, sondern ihr, soweit ein Bedürfniss vorliegt, die Bestellung dieses Personals zur Pflicht gemacht wird". Die Worte „einer fast allgemeinen Uebung" besagen mit den Worten „Willkür" und „Pflicht" in zutreffender Weise, dass die Eisenbahnen schon bisher überall da, wo ein Bedürfniss bestanden hat, in richtiger Würdigung dieses Bedürfnisses für das Vorhandensein von Gepäckträgern gesorgt haben und dass diese bisher ohnehin schon freiwillig beobachtete Uebung nunmehr zur rechtlichen Pflicht erhoben werden solle. Die verschiedene Ausdrucksweise in der bisherigen und der jetzigen Fassung — „zuzulassen" und zu „bestellen" — ist nur eine Consequenz der nunmehr aus dem Kreise der Willkür in jenen einer rechtlichen Pflicht erhobenen Uebung der Eisenbahn; denn nachdem die Eisenbahnen einmal verpflichtet sind, auf bestimmten Stationen für das Vorhandensein von Gepäckträgern zu sorgen, konnte die bisherige Fassung „zuzulassen" schon um deswillen nicht mehr beibehalten werden, weil hierdurch die irrige Anschauung erweckt werden könnte, als ob die Eisenbahn auch auf denjenigen Stationen, in denen ein Bedürfniss für das Vorhandensein von Gepäckträgern besteht, nur dann, wenn sich solche Gepäckträger melden würden, zur Zulassung derselben verpflichtet wäre, während gerade ihre Verpflichtung dahin geht, zu sorgen, dass auf diesen Stationen Personen, denen die Zulassung zum Gepäckträgerdienst ertheilt werden kann, vorhanden sind. Ein bestimmter juristischer Begriff des Inhalts, dass unter „bestellten" Gepäckträgern immer nur Personen verstanden werden können, die in einem unmittelbaren Dienst- oder Arbeitsverhältniss zur Eisenbahn stehen und nicht als selbstständige Gewerbetreibende betrachtet werden könnten, kann jedoch mit dem Ausdrucke „bestellen" nicht verbunden werden. Denn auch nach der früheren Fassung des § 37 der Verkehrsordnung hätte man, wenn die Eisenbahn auf grösseren Stationen unter den sich zum Gepäckträgerdienst meldenden Personen eine bestimmte Anzahl auswählte und ihnen in besonderen Dienstesinstruktionen ihre Verpflichtungen vorschrieb, ebensogut sagen können, dass diese Personen zur Ausübung des Gepäckträgergewerbes „bestellt" waren. Thatsächlich ist denn auch an dem zwischen den Gepäckträgern und den Eisenbahnverwaltungen bisher bestandenen Rechtsverhältniss seit der Einführung der neuen Verkehrsordnung nichts geändert worden, und namentlich haben meines Wissens die Eisenbahnverwaltungen auf den Stationen, wo bereits Gepäckträger vorhanden waren, keine Ausscheidung dahin vorgenommen,

[1] Gerstner, Die neuen Vorschriften in der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899, S. 14.

dass eine Anzahl derselben als „bestellte" und die andern als „nur zugelassene" Gepäckträger anzusehen wären.

2. Auch aus der durch § 37 der neuen Verkehrsordnung eingeführten Haftung der Eisenbahn für die Gepäckträger kann kein Schluss dahin gezogen werden, dass den Gepäckträgern die Eigenschaft von selbstständigen Frachtführern genommen wurde. Gorden zieht diesen Schluss zwar aus den in den Motiven für diese Haftüberbürdung angeführten Gründen, indem dort gesagt sei: „Sind hiernach die Gepäckträger, auch soweit sie einen zwar von der Eisenbahn nicht übernommenen, aber mit der Beförderung des Reisegepäcks eng zusammenhängenden Transport besorgen, als Bedienstete der Verwaltung zu betrachten, so musste es für angemessen erachtet werden, der Eisenbahn die Haftpflicht für ihr Personal auch in dieser Hinsicht in gleichem Umfange wie beim Frachtvertrage aufzuerlegen"; ich glaube aber, dass diese Begründung gerade gegen die Gorden'sche Ansicht spricht. Es ist doch in ihr in der unzweideutigsten Weise ausgesprochen, dass die Gepäckträger, auch soweit sie innerhalb des Stationsbereichs das Gepäck nach und von den Abfertigungsstellen verbringen, „einen nicht von der Eisenbahn übernommenen Transport besorgen" und es erscheint einigermassen auffallend, warum Gorden auf diese Worte der Motive, obwohl er letzteren doch eine so entscheidende Bedeutung für die Auslegung des § 37 beimisst, gar kein Gewicht legt, sie vielmehr mit Stillschweigen übergeht und in meiner in Bd. XVII S. 364 dieser Zeitschrift enthaltenen Behauptung, dass die Gepäckträger bei ihrer hier in Frage stehenden Thätigkeit nicht in Ausführung eines von der Eisenbahn übernommenen Transportes als Organe der letzteren handeln, ohne Weiteres eine petitio principii erblickt. Wenn nun die Auffassung der Motive zutreffend ist — und das darf ich doch wohl nach den eigenen Ausführungen Gordens über die Bedeutung derselben annehmen — so ist doch, da eben die Eisenbahn „den Transport des Reisegepäcks von und nach den Abfertigungsstellen, auch soweit er sich innerhalb des Stationsbereichs bewegt, nicht übernommen hat", nur möglich, dass diesen Transport eben „der bestellte Gepäckträger" übernommen hat. Denn irgend Jemand muss doch diesen „Transport übernommen" d. h. rechtlich gesprochen die Verpflichtung zur Herbeiführung eines Arbeitserfolges, nämlich der Verbringung des Gepäcks von der Grenze des Stationsbereichs nach den Abfertigungsstellen und umgekehrt, eingegangen haben! Hat dies aber der Gepäckträger gethan, so hat er eben einen Frachtvertrag im Sinne des § 425 H.G.B. abgeschlossen und ist demnach auch als Frachtführer im Sinne des Gesetzes zu erachten. Damit aber wird die Auffassung Gordens, dass die Gepäckträger als Leute der Eisenbahn in deren Vertretung einen Beförderungsvertrag zwischen letzterer und dem Reisenden schliessen, ohne Weiteres hinfällig. Der Umstand, dass die Gepäckträger nach § 37 der Verkehrsordnung durch Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstanweisung versehen sein müssen und dass sie ihren Tarif auf Verlangen vorzuzeigen haben, kann nichts gegen ihre Eigenschaft als selbstständige Frachtführer beweisen; denn das Gleiche war auch bei den nach § 37 der früheren Verkehrsordnung „nur zugelassenen" Gepäckträgern der Fall und

doch hat Niemand bezweifelt, dass früher die Gepäckträger selbstständige Frachtführer waren.

3. Für die Annahme, der § 37 der Verkehrsordnung habe jedenfalls jede Haftung des Gepäckträgers selbst ausschliessen wollen [1]), bestehen nach dem Wortlaute dieser Bestimmung keine irgendwie begründeten Anhaltspunkte. § 37 a. a. O. konnte eine solche Haft-Ausschliessung schon um deswillen nicht beabsichtigt haben, weil er, wie vorstehend an der Hand der Motive gezeigt wurde, davon ausgeht, dass nicht die Eisenbahn, sondern der Gepäckträger den fraglichen Transport übernommen hat, also als Frachtführer im Sinne des § 425 H.G.B. zu erachten ist und es, wie Gorden in Uebereinstimmung mit Hertzer [2]) selbst anerkennt, dem Begriffe des Frachtführers widersprechen würde, wenn grundsätzlich jede Haftung desselben aus dem Vertrage ausgeschlossen wäre. Es kann daher die Haftung des Gepäckträgers und diejenige der Eisenbahn nur eine solidarische sein. Wenn Eger dagegen bemerkt, dass diese Annahme wenig klar und auch zwecklos sei, da alsdann der Reisende doch unbedingt stets die potente Eisenbahn als Schuldnerin vorziehen werde, so ist einerseits nicht erfindlich, worin in der Annahme einer Solidarhaftung eine Unklarheit liegen soll, andererseits aber schwer einzusehen, inwiefern der Umstand, dass der Reisende in solchen Fällen doch immer die potentere Eisenbahn in Anspruch nehmen werde, gegen die Annahme einer Solidarhaftung sprechen soll. Mit diesem letzteren Einwand könnte man dann jede Solidarhaftung eines solventen und eines weniger solventen Schuldners in Abrede stellen [3]). Dass es übrigens für den Reisenden doch nicht immer praktisch ganz zwecklos sein wird, wenn ihm neben der Eisenbahn auch noch der Gepäckträger haftet, wird sich aus den Darlegungen weiter unten zur Genüge ergeben. Die Annahme Egers aber von einem „Delcredere-Stehen der Eisenbahn für den Gepäckträger“ in der Weise, dass lediglich die Eisenbahn aus dem zwischen dem Gepäckträger und dem Reisenden geschlossenen Vertrage haftbar werde, erscheint schon um deswillen unzutreffend, weil die Eisenbahn doch nicht für die Verbindlichkeit des Gepäckträgers einstehen kann, wenn eine solche Verbindlichkeit desselben aus dem Frachtvertrage gar nicht erzeugt, der Vertrag vielmehr nach Egers Auffassung von vorneherein zwischen beiden Theilen, dem Gepäckträger und dem Reisenden, mit der ausdrücklichen Abrede eingegangen wurde, dass nur die Eisenbahn allein aus ihm zu haften habe. Im Effekte stimmt die Ansicht Egers mit derjenigen Gordens auch vollkommen überein; denn der selbstständige Frachtführer, der, wie Eger annimmt, aus dem von ihm abgeschlossenen Vertrage keinerlei Haftung übernimmt, ja den Vertrag von vorneherein in Uebereinstimmung mit dem Reisenden dahin abschliesst, dass nur die Eisenbahn die

---

[1]) So auch Eger, Komm. 2. Aufl. S. 171, der dabei aber die Gepäckträger als selbstständige Frachtführer ansieht.

[2]) Ztg. des Ver. D. Eisenb.-Verw. Jahrg. 1901 S. 357.

[3]) Eger nimmt übrigens zwischen der Eisenbahn und dem nach § 68 V.O. von ihr bestellten Rollführer ebenfalls Solidarhaftung an (Komm. 2. Aufl. S. 423), obwohl doch auch hier die Eisenbahn der potentere Schuldner ist.

alleinige Verantwortung trägt, ist rechtlich ein so schattenloses Wesen, dass es praktisch doch völlig gleichgiltig ist, ob man ihn „Frachtführer“ heisst oder zu den „Leuten“ der Eisenbahn zählt.

4. Die Unhaltbarkeit der hier bekämpften Auffassungen ergiebt sich am deutlichsten in dem Falle, wenn der mit dem von der Eisenbahn bestellten Gepäckträger abgeschlossene Beförderungsvertrag dahin geht, dass das Gepäck über den Stationsbereich hinaus nach der Wohnung oder dem Hotel des Reisenden verbracht werden solle. In diesem Falle liegt doch ohne jeden Zweifel ein Beförderungsvertrag, eine locatio conductio operis, vor: der Reisende will Herbeiführung eines Erfolges — die Beförderung des Gepäcks nach einem bestimmten Orte (Wohnung, Hotel) — und verspricht hierfür einen Beförderungspreis, und der Gepäckträger verspricht ebenfalls nur die Herbeiführung dieses einen Erfolges. In solchem Falle können nun aber doch nicht aus ein und demselben Beförderungsvertrage je nach dem Orte, wo der Schaden eingetreten ist, für die Haftung des Gepäckträgers selbst verschiedene Grundsätze bestehen oder gar eine Zweitheilung der Person des Gepäckträgers vorgenommen werden in der Weise, dass er bis zur Grenze des Stationsbereichs zu den „Leuten der Eisenbahn“ gerechnet und von dieser Grenze ab in einen selbstständigen Frachtführer verwandelt wird und dass er für die Ausführung dieses einen und ein einheitliches Ganze bildenden Transports zwar dann, wenn er den Schaden innerhalb des Stationsbereichs verursacht, nicht, dagegen aber dann haften solle, wenn er ihn ausserhalb des Stationsbereichs herbeigeführt hat. Und wie, wenn — was in derartigen Fällen erfahrungsgemäss die Regel ist — nicht festgestellt werden kann, wo das Gepäck beschädigt worden oder verloren gegangen ist? An wen soll sich in diesem Falle dann der Reisende bei der Auffassung Gordens und Egers halten? Wendet er sich an die Eisenbahn, so wird ihm diese den Einwand entgegensetzen, dass er — was er natürlich nicht kann — zunächst beweisen solle, dass der Schaden innerhalb des Stationsbereichs eingetreten ist; und wendet er sich an den Gepäckträger, so wird ihm dieser entgegenhalten, er hafte nur, wenn das Gepäck ausserhalb des Stationsbereichs beschädigt wurde oder verloren ging, und der Reisende möge ihm zunächst beweisen — was er natürlich ebensowenig kann —, dass der Schaden auch wirklich ausserhalb des genannten Bereiches eingetreten ist. Dass dann in solchen Fällen dem Reisenden nur erübrigen würde, den Schaden selbst zu tragen, liegt klar zu Tage, und ebenso klar ist, dass ein solcher Rechtszustand weder befriedigen noch auch der Absicht des Gesetzgebers entsprechen würde. Dieses praktisch unhaltbare Ergebniss kann aber bei der Annahme einer Solidarhaftung des Gepäckträgers und der Eisenbahn nicht eintreten, da bei dieser Annahme der Reisende, wenn er nicht beweisen kann, dass der Schaden noch im Stationsbereiche eingetreten ist, unter allen Umständen sich wenigstens an den Gepäckträger selbst halten kann. Dass in dem Falle, wenn das Gepäck über den Stationsbereich hinaus befördert werden soll, die Schwäche der hier bekämpften juristischen Konstruktion sich offenbart, verkennt Gorden nun nicht; er sucht die sich seiner Auffassung entgegenstellenden Bedenken

aber dadurch zu zerstreuen, dass er bemerkt, der Reisende wolle in solchem Falle zwar einen einheitlichen Vertrag über Beförderung seines Gepäcks nach einem ausserhalb des Stationsbereichs liegenden Punkte abschliessen[1]), das Gesetz verweigere ihm aber die Realisirung dieses Willens, indem es ihm für den Transport innerhalb des Stationsbereichs die Eisenbahn, ausserhalb desselben den Gepäckträger als Vertragskontrahenten entgegenstelle. Den Beweis dafür, dass das Gesetz dem Reisenden die Ausführung seines Willens verweigere, bleibt Gorden aber vollkommen schuldig; denn die Bemerkung, dass „nach der seines Erachtens richtigen Auslegung des § 37 — wonach die Gepäckträger als Leute der Eisenbahn und nicht als selbstständige Frachtführer zu erachten seien — eine andere Konstruktion nicht möglich sei“, kann doch noch nicht als Beweis für das Vorhandensein eines derartigen gesetzlichen Verbotes angesehen werden! Einen Einwand, der sich der Konstruktion eines Rechtsverhältnisses entgegenstellt und diese Konstruktion zu erschüttern geeignet ist, darf man doch m. E. nicht einfach mit der Bemerkung beseitigen, dass er der einmal vorgefassten Meinung widerspreche und dass er deshalb gesetzlich unzulässig sei; ich dächte gerade, wenn sich bei der juristischen Konstruktion eines Rechtsverhältnisses Fälle ergeben, in denen diese juristische Konstruktion versagt, so beweist dies doch zunächst, dass diese Konstruktion eben nicht richtig ist, aber es beweist noch nicht, dass das Gesetz die rechtliche Möglichkeit solcher Fälle ausgeschlossen haben wolle. Ich kann auch in der That nicht entdecken, inwiefern in § 37 der Verkehrsordnung ein Verbot der hier fraglichen Art ausgesprochen sein soll. Ein solches gesetzliches Verbot müsste doch in bestimmter Weise ausgesprochen sein[2]) und kann unmöglich schon in dem Umstande, dass § 37 a. a. O. vorschreibt, die Verbringung des Reisegepäcks von und nach den Abfertigungsstellen durch die Gepäckträger innerhalb des Stationsbereiches erfolge „unter Verantwortung der Eisenbahn“, oder gar in dem Umstande, dass sich sonst die Rechtsanschauung, die Gepäckträger zählten zu den Leuten der Eisenbahn, nicht aufrecht erhalten lasse, erblickt werden. Im übrigen wäre auch nicht erfindlich, woher die Eisenbahnverkehrsordnung die Befugniss sollte ableiten können, ein gesetzliches Verbot dahin zu erlassen, dass der Reisende mit dem Gepäckträger — selbst wenn dieser zu den Leuten der Eisenbahn zählte — keinen einheitlichen Vertrag des Inhalts abschliessen dürfe, dass der letztere das Gepäck des ersteren über die Grenze des Stationsbereichs hinaus verbringen solle. Besteht nun aber ein derartiges gesetzliches Verbot nicht, so ist ein solcher Vertrag eben giltig und die juristische Konstruktion hat sich damit abzufinden, so unbequem es ihr auch vielleicht sein mag. Bei der Gorden'schen Theorie würde überdies die Möglichkeit des Zustandekommens eines Vertrags überhaupt in Frage stehen. Denn der Wille des Reisenden ist, wie Gorden selbst zugiebt und wie ja auch, da der Reisende in solchem Falle kein

[1]) Zur Uebernahme derartiger Transportaufträge sind die Gepäckträger fast überall nach ihren Dienstinstruktionen verpflichtet.

[2]) s. § 134 B.G.B.

Interesse daran hat, dass sein Gepäck nur bis zur Grenze des Stationsbereichs befördert wird, ohne Weiteres klar ist, darauf gerichtet, einen einheitlichen Beförderungsvertrag bis zum Bestimmungsorte mit dem Gepäckträger abzuschliessen; wenn nun aber der Wille des Gepäckträgers bei Abschluss des Vertrages ein anderer ist und dahin geht, zwei Verträge verschiedenen rechtlichen Inhalts abzuschliessen, nämlich einen für die Eisenbahn, aus dem er selbst gar nicht zu haften hat, und einen für sich, aus dem er allein haftet, so kommt eben eine Willensübereinstimmung und somit ein Vertrag zwischen dem Reisenden und dem Gepäckträger überhaupt nicht zustande. Was aber ist dann in einem solchen Falle, da ja trotz divergirender Willensmeinung der Parteien die Beförderung ausgeführt wird, Rechtens?

5. Nach den vorstehenden Ausführungen kann demnach der § 37 der Verkehrsordnung sowohl seinem Wortlaute als der Entstehungsgeschichte insbesondere der oben unter Ziff. 2 angeführten Aeusserung der Motive nach keinen anderen Sinn haben als folgenden:

Soweit die Gepäckträger das von der Eisenbahn nach Massgabe der Bestimmungen der Verkehrsordnung (§§ 30—32) bereits zum Transporte übernommene Reisegepäck im Auftrage der Eisenbahn von der Abfertigungsstelle nach den Gepäckwagen des Zuges und umgekehrt verbringen, hat für sie die Eisenbahn nach § 9 der Verkehrsordnung schon bisher zu haften gehabt. Dagegen hatte bisher die Eisenbahn die Haftung für die Thätigkeit der Gepäckträger insoweit abgelehnt, als sie den von der Eisenbahn noch nicht übernommenen Transport des Reisegepäcks von den Abfertigungsstellen nach den Fuhrwerken oder der Wohnung des Reisenden und umgekehrt ausführten. In letzterer Hinsicht soll es nun im Interesse des Verkehrsbedürfnisses und weil dieser von den Gepäckträgern übernommene Transport mit dem von der Eisenbahn zu übernehmenden oder bereits ausgeführten Transport in engem Zusammenhange steht, dem Eisenbahntransport unmittelbar vorhergeht oder nachfolgt, künftig anders gehalten werden: die Eisenbahn soll auch für diesen *von ihr nicht übernommenen* Transport ebenso, *wie wenn sie ihn selbst übernommen hätte*, dann haften, wenn sich der Schaden noch innerhalb des Stationsbereichs ereignet hatte. *Neben* denjenigen, der den Transport wirklich übernommen und also auch als Frachtführer nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen für die Ausführung des Transportes zu haften hat, ist aus Gründen des Verkehrsbedürfnisses zufolge einer gesetzlichen Fiktion die Eisenbahn als Schuldnerin gesetzt worden; der Reisende soll mit seinen Ansprüchen, sofern er beweisen kann, dass der Schaden noch innerhalb des Stationsbereichs eingetreten ist, nicht mehr, wie bisher, lediglich an den Gepäckträger verwiesen werden, sondern er soll ohne Weiteres auch die Eisenbahn belangen können.

Das Verhältniss des Gepäckträgers zur Eisenbahn nach § 37 der Verkehrsordnung ist demnach ein analoges wie jenes des Rollführers: auch der letztere wird von der Eisenbahn „bestellt“ (§ 68 Abs. 3 V.-O.), hat seinen von der Eisenbahn festgesetzten Gebührentarif „bei sich zu tragen und auf Verlangen vorzuzeigen“ (§ 60 Abs. 3 a. a. O.), auch für den von ihm übernommenen

Transport hat die Eisenbahn nach § 68 Abs. 3 der V.-O. zu haften, indem ihn die Verkehrsordnung ausdrücklich als zu den „Leuten" der Eisenbahn zählend bezeichnet, und doch ist er, wie wohl allgemein anerkannt ist, selbstständiger Frachtführer, der neben der Eisenbahn aus dem Frachtvertrage direkt haftet[1]); warum also soll das, was bezüglich der selbstständigen Eigenschaft des Rollfuhrunternehmers trotz der Mithaftung der Eisenbahn möglich ist, nicht auch beim Gepäckträger möglich sein?

6. Die in der Literatur[2]) ebenfalls aufgetauchte Frage, ob § 37 der Verkehrsordnung der Eisenbahn überhaupt mit rechtlicher Giltigkeit die Haftung für die Gepäckträger auferlegen konnte, hat Gorden[3]) bereits bejaht und ich stimme ihm im Ergebnisse bei. Nur folgt für mich die Giltigkeit des § 37 nicht, wie für ihn, aus § 458 H.G.B., der der Eisenbahn die Haftung für ihre Leute auferlegt, sondern unmittelbar aus § 465 Abs. 3 und 471 H.G.B.'s. Sofern nämlich § 465 Abs. 3 a. a. O. der Eisenbahn die Haftung für den Verlust oder die Beschädigung auch desjenigen Reisegepäcks, das nicht zur Beförderung aufgegeben ist, dann auferlegt, wenn ihr ein Verschulden zur Last fällt, bildet er die gesetzliche Grundlage, auf der die Verkehrsordnung der Eisenbahn die Haftung für das vom Gepäckträger übernommene Gepäck, soweit der Schaden im Stationsbereiche eintritt, überbürden konnte; denn § 465 Abs. 3 spricht ohne Einschränkung von jedem nicht zur Beförderung — scil. bei der Eisenbahn — aufgegebenen Reisegepäck[4]), schliesst also das innerhalb des Stationsbereichs in den Händen des Gepäckträgers befindliche, noch nicht zur Beförderung durch die Bahn aufgegebene Gepäck nicht aus. Wenn nun für dieses letztere Gepäck die gesetzlich nur im Falle eines Verschuldens der Eisenbahn bestehende Haftung derselben durch § 37 der Verkehrsordnung erweitert und in gleicher Weise wie bei aufgegebenem Gepäck statuirt wurde, so ist eine derartige Erweiterung im Hinblick auf § 471 Abs. 1 H.G.B., wie Gorden zutreffend bemerkt, ohne Zweifel zulässig.

B. Zur Frage der Haftpflicht der Schlafwagen-Gesellschaft.

Nachdem die Abhandlung im Band XVIII S. 367 ff. dieser Zeitschrift bei der Redaktion bereits eingereicht war, ist in dem inzwischen erschienen Hefte 2 (S. 463) des heurigen Jahrgangs des Archivs für Eisenbahnwesen eine Entscheidung des 1. Strafsenats des R.G. vom 4. Nov. 1901 mitgetheilt worden, nach welcher die Schlafwagengesellschaft nicht als Eisenbahn-Verwaltung im Sinne des § 153 Abs. 1 Nr. 2 des Vereinszollgesetzes zu erachten sei, da unter Eisenbahnverwaltung im Sinne dieser Gesetzesvorschrift nur dasjenige

[1]) Eger, Komm. 2. Aufl. S. 423, R.O.H.G. Bd. 7 S. 99, Staub, Komm. 7. Aufl. S. 1524 Note 1.

[2]) Zeitschrift für den internat. Eisenbahntransport IX S. 141 ff.

[3]) a. a. O. S. 187.

[4]) nicht bloss von solchem, bezüglich dessen ein formloser Frachtvertrag abgeschlossen ist, wie Eger, Komm. 2. Aufl. S. 152, 159 und 160, annimmt; vergl. Staub, Komm. 7. Aufl. S. 1574 und 1575, Hahn, Komm. 2. Aufl. Bd. II S. 739—741.

Unternehmen zu bezeichnen sei, das die technische und wirthschaftliche Ausnützung der gesammten Anlage der Eisenbahn zu der von dieser bezweckten Beförderungsleistung zum Inhalt habe, hiezu aber nothwendig die Leitung des Betriebes in ihrer Gesammtheit gehöre. Diese Entscheidung mag nach dem Vereinszollgesetze zutreffend sein; eine Widerlegung der vorstehend vertretenen Auffassung in den hier in Frage stehenden Richtungen kann aus ihr jedenfalls nicht entnommen werden. Denn wenn in dem angefochtenen Urtheile bezüglich der Schlafwagengesellschaft festgestellt ist, dass sie eine juristische Person sei, „die gemäss den Bestimmungen eines von ihr mit einer Reihe von Eisenbahnverwaltungen geschlossenen Vertrages in besonderen, schnelle Verbindung herstellenden Personenzügen ihre, der Gesellschaft, gehörenden, den Reisenden während der Fahrt jede mögliche Bequemlichkeit bietenden Wagen laufen lässt“, so ist diese Definitive jedenfalls unvollständig, da, wie oben dargelegt ist, die Gesellschaft nicht lediglich gegen Entgelt seitens der Eisenbahnverwaltung ihre besonders konstruirten Wagen, „in besonderen Personenzügen laufen lässt“, sondern Unternehmerin dieser Züge ist und sie in Gemeinschaft mit den Eisenbahnverwaltungen auf eigene Rechnung und Gefahr ohne Entgelt seitens der Eisenbahnverwaltungen durchführt. Wenn ferner in dem Revisionsurtheile bemerkt ist, dass die Einstellung der Wagen der Schlafwagengesellschaft nicht zufolge eigenen Rechts auf Grund gesetzlicher Bestimmung, sondern auf Grund eines Vertrages mit der Eisenbahnverwaltung erfolge, so kann auch dieser Umstand nichts gegen die hier vertretene Auffassung beweisen, da es für den Begriff des Betriebsunternehmers im Sinne des Transport- und des Haftpflicht- und Unfallversicherungsrechts nicht darauf ankommt, worauf sein Recht zur Ausübung des Betriebs — ob auf Gesetz oder Vertrag — beruht. Und wenn endlich das Urtheil des R. G. noch darauf hinweist, dass auch andere Gewerbetreibende in gleicher Weise wie die Schlafwagengesellschaft, z. B. Bierbrauereien, Zirkusunternehmer, ja selbst Nichtgewerbetreibende, z. B. fürstliche Persönlichkeiten, ebenfalls ihre eigenen Wagen nicht bloss zur Beförderung ihrer Waaren, Pferde u. s. w., sondern auch ihres Personals auf Eisenbahnen „laufen lassen“, so kommt dagegen zu bemerken, dass die Brauerei, welche einen eigenen Biertransportwagen besitzt, oder die Person, welche einen besonderen Salonwagen ihr eigen nennt, mit der Eisenbahn lediglich einen Sachen- oder Personentransportvertrag unter der besonderen Modifikation abschliesst, dass ihre Waaren oder ihre Person in einem bestimmten ihr selbst gehörenden Wagen befördert werden, dass dagegen der Vertrag der Schlafwagengesellschaft mit den Eisenbahnverwaltungen nicht auf Beförderung ihrer, der Gesellschaft, gehörenden Sachen oder ihres Personals, sondern darauf gerichtet ist, dass bestimmte Züge nur Wagen der Gesellschaft führen dürfen und dass die Reisenden, die diese Züge benützen wollen, dieses nur auf Grund eines mit der Eisenbahn und der Gesellschaft geschlossenen Beförderungsvertrags thun können. Dass das rechtliche Verhältniss demnach ein ganz anderes ist, wenn eine Brauerei in einem eigenen Biertransportwagen ihre Erzeugnisse befördern lässt und wenn die Schlafwagengesellschaft in Verbindung mit den Eisenbahn-

verwaltungen aus ihrem, der Gesellschaft, gehörenden Wagenpark besondere Züge zusammenstellt, bedarf wahrlich keiner weiteren Erörterung.

Man hat auch noch gemeint, das Verhältniss der Schlafwagengesellschaft zu den Eisenbahnen in analoger Weise konstruiren zu können, wie das Verhältniss der Post zur Eisenbahn, indem die Schlafwagengesellschaft in ähnlicher Weise ihre Wagen der Eisenbahn zur Ausführung der von letzterer übernommenen Beförderung zur Verfügung stelle, wie dies die Eisenbahn der Post gegenüber thue. Auch diese Anschauung ist aber unzutreffend. Denn die Schlafwagengesellschaft stellt, wie in der vorstehenden Abhandlung ausgeführt ist, nicht ihre Wagen gegen eine bestimmte Vergütung seitens der Eisenbahn der letzteren zur Ausführung des von ihr, der Eisenbahn, übernommenen Transportes zur Verfügung, wie dies die Eisenbahn gegenüber der Post thut, sondern sie schliesst selbst und unmittelbar mit dem Reisenden einen Vertrag über Beförderung desselben ab; der Aufgeber eines Poststücks geht lediglich mit der Post einen Beförderungsvertrag ein; wie diese dann die Beförderung herbeiführt, ob mit eigenem Fuhrwerk oder mit der Eisenbahn, berührt den Aufgeber nicht; der letztere tritt in keinerlei Vertragsverhältniss zur Eisenbahn, Unternehmerin beim Postbeförderungsvertrage ist lediglich die Post; auf deren Rechnung und Gefahr allein findet die Beförderung statt, ihr allein bringt das ökonomische Ergebniss des Postbeförderungsbetriebs Vortheile oder Nachtheile; der Reisende eines Luxuszuges dagegen schliesst nicht bloss mit der Eisenbahn, sondern auch mit der Schlafwagengesellschaft einen Vertrag, die letztere hat ihm unmittelbar für die Ausführung des Vertrages zu haften, ihr gereicht bei diesen Zügen das ökonomische Ergebniss ebenso wie der Eisenbahn zum Vortheil oder Nachtheil, sie ist also Unternehmerin in der gleichen Weise wie die Eisenbahn.

Literatur.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

van Citters, E., und van Rosendaal, J. C. A. Verzameling van Wetten, Besluiten enz., betreffende de Spoorwegen in Nederland. Algemeen Register over de Jaren 1832 bis 1900. Haag 1902.

Herold, R. Der Schweizerische Bund und die Eisenbahnen bis zur Jahrhundertswende. Stuttgart 1902. J. G. Cotta Nachf.

Huber, F. C. Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft. Stuttgart 1902. Grüninger.

Pietsch, W. Die Eisenbahn-Gesetzgebung des Deutschen Reichs. Textausgabe mit Anmerkungen. Berlin 1902. J. Guttentag.

In zuverlässiger und übersichtlicher Darstellung enthält das vorliegende Sammelwerk alle wichtigeren, auf das Eisenbahnwesen bezüglichen, gesetzlichen und verfassungsmässigen Bestimmungen des Deutschen Reiches mit kurzen, aber für den praktischen Gebrauch ausreichenden Anmerkungen und Hinweisen. Das höchst sorgfältig und fleissig bearbeitete Buch kann wegen der Vollständigkeit seines Inhalts und seiner Verwerthbarkeit sowohl als Nachschlagebuch für die Beamten- und Verkehrskreise, wie auch als Leitfaden für Lernende warm empfohlen werden.

L. Hoffmann, Berlin.

Segesser, H. A. v., Dr. jur. Die Personentarife der schweizerischen Privateisenbahnen und die Tarifreformen der Bundesbahnen. Zürich 1902. Zürcher & Furrer.

Die Arbeit zerfällt in 4 Kapitel. In den beiden ersten Kapiteln stellt der Verfasser in kurzen Zügen das Eisenbahntarifwesen — Systeme und Arten der Tarife — sowie das Tarifrecht mit besonderer Berücksichtigung des Personenverkehrs im Allgemeinen dar und wendet sich sodann in den beiden Schlusskapiteln seiner eigentlichen Aufgabe zu, indem er im Kapitel 3 die Entwicklung des schweizerischen Personentarifwesens unter der Herrschaft des Privatbahnsystems und im Kapitel 4 die Tarifreformen der schweizerischen Bundesbahnen erörtert. Die Arbeit verräth grossen Fleiss und sorgfältige Benutzung der Literatur und Rechtsprechung. Soweit sich dies auf einem verhältnissmässig knappen Raum ermöglichen liess, hat der Verfasser die wichtigsten Fragen in angemessener Weise zur Erörterung gebracht. Aber freilich musste manches Wesentliche unerörtert bleiben; auch werden auf diesem sehr umstrittenen Gebiete die Ausführungen des Verfassers nicht überall Zustimmung finden. Jedenfalls hat er einen sehr beachtenswerthen Beitrag zur Lehre des schweizerischen Tarifrechts geliefert, welcher mit Rücksicht auf die Verstaatlichung der Schweizer Bahnen von besonderem aktuellen Interesse ist. Dr. Eger, Berlin.

II. Mit dem Eisenbahnrecht im Zusammenhange stehende Schriften.

Piloty, Dr. Rob., Professor. Unfallversicherungsgesetze vom 30. Juni 1900 in der Fassung der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 5. Juli 1900. München 1902. C. H. Beck.

Die zweite Auflage der Piloty'schen Arbeiterversicherungsgesetze, deren im Jahre 1900 erschienener I. Band das Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899 enthält, während der II. Band (1902) die sämmtlichen Unfallversicherungsgesetze —

mit Ausschluss des Seeunfallversicherungsgesetzes — in der neuen Gestaltung umfasst, liegt nun vollständig vor und zeichnet sich, wie die erste Auflage, durch klare und gründliche Erläuterungen in knapper und übersichtlicher Form, sowie durch Reichhaltigkeit des Inhalts höchst vortheilhaft aus. Im Anhange befindet sich noch ein auf den Umfang der Versicherung beschränkter Auszug aus dem Seeunfallversicherungsgesetz, ferner ein Abdruck der Fürsorgegesetze für Beamte, Soldaten und Gefangene, des Haftpflichtgesetzes sowie der wichtigsten Reichs-Ausführungsbestimmungen. Die treffliche Arbeit wird auch in dieser zweiten Auflage die beste Aufnahme finden. Dr. Eger, Berlin.

Goldmann, S., Justizrath. Das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 (mit Ausschluss des Seerechts). Lieferung 4—6. Berlin 1901—1902. Franz Vahlen.

Von Goldmann's Kommentar des Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 liegen drei weitere Lieferungen vor. Die erste enthält den Schluss des ersten Buchs und damit des ersten Bandes. Die beiden folgenden sind der offenen Handelsgesellschaft gewidmet und bringen die Materie beinahe zum Abschluss (bis § 151). Das bei der früheren Anzeige der ersten Lieferungen dem Werk gespendete Lob kann uneingeschränkt auf die nun vorliegenden ferneren erstreckt werden. Es ist vor Allem die Gründlichkeit und Wissenschaftlichkeit der trefflich geschriebenen Erläuterungen, welche deren Studium nutzbringend und angenehm zugleich macht. Damit vereinigt sich ein praktischer Blick bei der Entscheidung von Zweifelsfragen, und eine auf alle beachtenswerthen Erscheinungen, gleichviel ob es sich um grosse Kommentare und Handbücher oder um kleinere Ausgaben und Monographien handelt, sich erstreckende eingehende Kenntniss der Fachliteratur, der Rechtsprechung und der Handelsgebräuche. — Im Gegensatz zu Staub und zur „Denkschrift" nimmt Goldmann an, dass der Handlungsagent das Vorrecht im Konkurse gemäss § 61 Ziff. 1 KO. geniesse (Anm. 3 V S. 419). Als herrschend kann diese Ansicht wohl nicht angesehen werden, aber es lässt sich nicht bestreiten, dass die Begründung der Entscheidung RG. Bd. 38 S. 113 sich auch für den Fall des Agenten verwerthen lässt, und dass entscheidend nur die juristische Klassifikation des Vertrages als eines Dienstvertrages in Betracht kommen kann. Dass der Ausdruck „verdungen" in § 61 Ziff. 1 KO. auf ein Abhängigkeitsverhältniss, soweit ein solches nicht eben aus dem Dienstvertrag selbst sich ergiebt, bezogen werden müsse, erscheint nicht zutreffend. — Bei der Erörterung der Bestimmungen, welche für die offene Handelsgesellschaft massgebend sind, ist die hier besonders wesentliche ständige Heranziehung der Vorschriften des BGB. hervorzuheben. Auch hier weicht Goldmann nicht selten von Staub ab, so z. B. in der Beurtheilung der Folgen des Aufhörens der Gesellschaft für den gegen sie geführten Prozess (Anm. 1 I, 2 c. cc. S. 545). — Aus diesem Citat ergiebt sich, dass die Anordnung des umfassenden Stoffs eine weitläufige Klassifikation bedingt; durch fortgesetzte, den einzelnen Erläuterungen beigesetzte Ziffern ist aber die Verweisung von einer Stelle zur anderen und die Auffindung der Citate erheblich erleichtert. So erscheint auch die schnelle Uebersicht trotz der Fülle des Gebotenen möglich.

Dem ausgezeichneten Werke und seinen Benutzern kann nur eine möglichst schnelle Fortsetzung im bisherigen Sinne und ein baldiger Abschluss gewünscht werden. Heinrich Dove, Berlin.

Born, A., Polizei-Assessor. Das preussische Baupolizeirecht. Berlin 1902. J. Guttentag.

Da es in Preussen an einer einheitlichen Regelung des Baupolizeirechts fehlt, so ist eine Erörterung und Zusammenstellung derjenigen Bestimmungen, welche auf

diesem Gebiete allen oder doch den meisten Landestheilen gemeinsam sind, ein wirkliches Bedürfniss. Der Verfasser hat sich mit grossem Fleiss und Geschick in sehr anerkennenswerther Weise dieser Aufgabe unterzogen und ein Werk von hohem praktischen Werthe geschaffen. Dasselbe zerfällt in 2 Theile. Im ersten Abschnitt des I. Theiles werden die allgemeinen Normen des Baupolizeirechts unter voller Berücksichtigung der Literatur und Rechtsprechung eingehend erörtert, während der zweite Abschnitt die speziellen baupolizeilichen Bestimmungen zur Darstellung bringt. Der II. Theil enthält die wichtigsten, mit dem Baupolizeirecht in engem Zusammenhange stehenden gesetzlichen Bestimmungen nebst sachverständigen Erläuterungen, insbesondere des Ansiedelungs-, Feld- und Forstpolizei-, Waldschutz- und Deichgesetzes, sowie des Fluchtlinien- und Rayongesetzes und des Gesetzes über die Zulässigkeit des Rechtsweges gegen polizeiliche Verfügungen. Das Werk wird auch allen, die sich mit dem Eisenbahnbaurecht befassen, von wesentlichem Nutzen sein.

Dr. Eger, Berlin.

Fischer, Dr. P. O., Geh. Rath, u. **König, Dr. M.**, Geh. Postrath. Die deutsche Post- und Telegraphen-Gesetzgebung nebst dem Weltpostvertrag und dem Internationalen Telegraphenvertrag. Textausg. u. Anmerk. 5. Aufl. Berlin 1902. J. Guttentag.

Die Fischer'sche — nunmehr von König fortgeführte — Textausgabe der Post- und Telegraphengesetzgebung hat sich im praktischen Verkehre als höchst brauchbar bewährt. Sie enthält alle wichtigeren Gesetze, Verordnungen und Bestimmungen dieses Gebietes übersichtlich vereinigt und mit kurzen Anmerkungen versehen. Auch die neue Auflage, welche durch die Novellen zum Postgesetz und Posttaxgesetz, das Telegraphenwege-Gesetz und die Fernsprechgebührenordnung, den Abschluss eines neuen Weltpostvertrages und den Erlass einer neuen Post- und Telegraphenordnung nothwendig geworden ist, wird ohne Zweifel die günstigste Aufnahme finden.

Dr. R. König, Magdeburg.

Arndt, Dr. A., Professor. Die Verfassung des Deutschen Reichs. 2. Aufl. Berlin 1902. J. Guttentag.

— Das selbstständige Verordnungsrecht. Berlin 1902. J. Guttentag.

Beyendorf, Dr. R., Dozent. Das System der Reichsgewerbeordnung. Berlin 1902. J. Guttentag.

Brand. Das Reichsbeamtengesetz vom 31. März 1873. Berlin 1902. Haering.

Eschstruth, M. v. Der öffentliche Weg. Berlin 1902. Ebering.

Hoffmann, Dr. F., Geh. Reg.-R. Die Arbeiterversicherungsgesetze des Deutschen Reichs. Berlin 1902. Carl Heymann.

Hue de Grais, Graf. Grundriss der Verwaltung in Preussen und dem Deutschen Reich. 7. Aufl. Berlin 1902.

Lass, Dr. L., und **Zahn, Dr. F.** Einrichtung und Wirkung der deutschen Arbeiterversicherung. 2. Ausg. Berlin 1902. A. Asher & Co.

Löhning, Dr. E., Professor. Grundzüge der Verfassung des Deutschen Reichs. Leipzig 1901. B. G. Teubner.

Lotmar, P. Der Arbeitsvertrag nach dem Privatrecht des Deutschen Reichs. 1. Bd. Leipzig 1902. Duncker & Humblot.

Pinner. Erzwingung von Nachschüssen bei Aktiengesellschaften. (Monatsschrift für Handelsrecht Jahrg. 11 Nr. 7.)

Ponnet, A. Les droits et les devoirs des actionnaires. Paris 1902. Guillaumin.

v. Weinrich, Dr. A. Zur jurist. Natur der Kollektivunfall- und Haftpflichtversicherung. (Zeitschr. f. d. ges. Versich.-Wissensch. Bd. 2 Heft 4.)

III. Abhandlungen aus Zeitschriften.

Ballerstedt, Dr. O. Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz. (Zeitg. d. Vereins Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902 S. 985.)

Biberfeld, Dr. Die Haftung des Spediteurs für fremdes Verschulden. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X Nr. 31, 32.)

— Die Werthdeklaration bei Frachtgütern (X Nr. 35).

Brückner, Reichsgerichtsrath. Die Haftpflicht der Schlafwagen-Gesellschaften für das in ihre Wagen eingebrachte Gepäck der Reisenden. (Das Recht VI S. 305.)

F. B. Die Verpfändung japanischer Eisenbahnen als Sicherheit für ausländische Anleihen. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902 S. 958.)

Coermann, W., Amtsrichter. Kraftfahrzeuge und Reichsgesetzgebung. (Das Recht VI S. 313.)

— Verjährung. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902 S. 386.)

Forner, L. Ueber die Art der Berechnung des Frachtzuschlages im Falle unrichtiger Inhaltsdeklaration. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X Nr. 6 S. 184.)

Gorden, Dr. F. Die Haftpflicht der Eisenbahn für das ihr zur Aufbewahrung übergebene Gepäck. (Arch. f. öff. Recht 1902 S. 413.)

Harms, A. Die Berechnung von Verzögerungsgebühr bei Wagendecken. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902 S. 1013.)

Hertzer, Dr. W. Die Verjährung der Frachtzuschlagsforderung des § 53 der Eisenb.-Verkehrsordnung. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902 S. 553.)

— Die Verjährungseinrede des § 91 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (S. 627).

Holzbecher. § 21 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Strafvorschrift für den Reisenden ohne gültige Fahrkarte). (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902 S. 663.)

— Die Haftung der Eisenbahn für Ueberfüllung der Personenwagen (S. 791).

G. H., Dr. Wer hat die Kosten der Verwiegung der Ladung zu tragen, wenn die Fracht nach ausgeliefertem Gewichte zu berechnen ist? (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X Nr. 24.)

— Hat der Verfrachter versehentlich eine falsche Waare ausgeliefert, die richtige unbefugt verkauft, so kann er keinen Ersatzanspruch gegen den Empfänger der irrthümlich ausgelieferten Waare erheben (Nr. 25).

Hilse, Dr. B. Inwieweit ist der Prozessrichter zuständig, über Ansprüche aus der Unfallversicherung zu erkennen? (Das Recht VI 1902 Nr. 14 S. 360.)

Hilse, Dr. K., Professor. Rechtsfälle (Haftpflicht). (Deutsche Strassen- u. Kleinb.-Zeitg. XV Nr. 29, 30, 31.)

— Die Bestrebungen auf Ausdehnung der Haftpflicht für Automobilbetrieb. (Glasers Annal. f. Gewerbe u. Bauwes. 1902 Bd. 50 Nr. 12 S. 240.)

Hörle, Amtsger.-R. Die Beeinträchtigung des Eigenthums durch gewerbliche Anlage nach dem BGB. und der Gew.-Ord. (Preuss. Verw.-Arch. X Heft 4/6.)

Klingmüller, Dr., Priv.-Doz. Die Deliktshaftung juristischer Personen. (D. Jur.-Zeitg. VII 1902 Nr. 11 S. 269.)

Laband. Die Erzwingung von Nachschüssen bei Aktiengesellschaften. (D. Jur.-Zeitg. 1902 Nr. 10.)

Latka, Dr. R. Die Haftung der Eisenbahn bei Tödtung und körperlicher Verletzung von Unzurechnungsfähigen. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902 S. 611.)

v. Mühlenfels. Eine Frage des preussischen Disziplinarrechts. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902 S. 735.)

Muschweck. Berechnung, Erhebung, Nachforderung und Rückvergütung der Fracht. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X Nr. 22, 23, 24, 25, 26, 27, 30.)

— Ausschluss der Haftung der Eisenbahn für empfindliche Güter. (Zeitg. d. Vereins Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902 S. 823 ff., 835 ff.)

Neumann, Dr. Georg. Erledigung der Reklamationen. (Allg. Tarif-Anz. XXI Nr. 36.)

Oesterlen, Dr. jur., Minist.-Rath. Der Partikularismus im deutschen Eisenbahnrecht. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902 S. 1027, 1039.)

Stein, Reg.-Assess. Das Bahngesetz für das Herzogthum Oldenburg. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902 S. 367.)

Zollformalitäten und Eisenbahnbetrieb. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X Nr. 7 S. 224.)

Die Zugverspätungen und die Rechte des internationalen Publikums. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902 S. 93.)

Gesetzentwurf, betr. die Haftung für Sachschaden bei dem Eisenbahnbetrieb in Württemberg. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902 S. 750.) — Die Oesterreichische Fahrkartensteuer (S. 809). — Der Rückkauf der französischen Eisenbahnen (S. 945).

Zur Haftpflicht der Strassenbahnen. (Mitth. d. Ver. Deutsch. Strassenb.- und Kleinb.-Verw. 1902 Nr. 8 S. 312.)

Gesetz, betreffend die Haftung für Sachschaden bei dem Eisenbahnbetriebe in Württemberg. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902 Nr. 47.)

Le rachat et les chemins de fer de l'État français. (Moniteur des intérêts matériels. Brüssel 1902 Nr. 34.)

Railroad Gazette (New-York) Laws regulating the employment of men in Railroad service (Heft 19 vom 9. Mai 1902). — Legislation and the real work of the Commission (Heft 23 vom 6. Juni 1902).

IV. Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bekanntmachungen des Reichskanzlers vom 12. April u. 8. Juli 1902, betr. die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs (EVBl. 1902 S. 174, 418, RGBl. S. 133, 242); vom 15. Mai 1902, zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits (EVBl. S. 225, RGBl. S. 137); — vom 15. Mai 1902, betr. ein Sonderabkommen zum internat. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr im deutsch-österreichischen Verkehre (EVBl. S. 236, RGBl. S. 153), — vom 18. Juni 1902, betr. Aenderungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVBl. S. 305, RGBl. S. 236).

— Reichsgesetz vom 7. Juli 1902, betr. den Servistarif und die Klasseneintheilung der Orte, sowie Abänderung des Gesetzes über die Bewilligung von Wohnungsgeldzuschüssen (EVBl. S. 347, RGBl. S. 239).

Frankreich. Erlass des Präsidenten der Republik vom 12. Juli 1902, betr. Abänderung der Bestimmungen über die Pensionskasse der Staatsbahnangestellten (Journ. offic. 1902 Nr. 196).

Niederlande. Allgemeines Reglement für die Beförderung auf den Eisenbahnen in den Niederlanden vom 4. Januar 1901, gültig vom 1. März 1901 an (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X Nr. 6 S. 102 ff. u. Nederlandsches Staats-Courant 1901 Nr. 22).

Oesterreich. Gesetz vom 12. Juli 1902, betr. die Haftpflicht der Eisenbahnen (RGBl. 1902 Stück LXXII Nr. 147, EVBl. XV Nr. 85 S. 2129).

— Gesetz vom 19. Juli 1902, betr. die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf Eisenbahnen (RGBl. Stück LXXIV Nr. 153, EVBl. XV Nr. 89 S. 2201).

— Gesetz vom 22. Juli 1902, betr. die Ergänzung der Gewerbeordnung bezüglich der bei Bauunternehmungen beschäftigten Arbeiter (RGBl. Stück LXXVI Nr. 155).

— Gesetz vom 28. Juli 1902, betr. die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter (RGBl. Stück LXXVI Nr. 156, EVBl. XV Nr. 89 S. 2204).

— Verordnung der Ministerien der Eisenbahnen und der Finanzen im Einvernehmen mit dem Justizministerium, vom 16. Juli 1902, betr. die Verwendung von Beförderungsscheinen mit aufgedruckten Stempelzeichen an Stelle von Eisenbahn-Frachtbriefen (RGBl. Stück LXXII Nr. 149, EVBl. XV Nr. 89 S. 2213).

Preussen. Allerh. Erlass vom 23. Dezember 1901, betr. die Aufhebung der Eisenbahntelegrapheninspektionen und Abänderung der Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen (EVBl. S. 237, GS. S. 129). — Erlass des Min. d. öff. Arb. vom 7. Mai 1902, betr. Bau und Betrieb von Privateisenbahnen (EVBl. S. 204), — vom 30. April 1902, betr. Polizeiverordnung und Betriebsvorschrift für Privatanschlussbahnen (S. 209), — vom 17. Mai 1902, betr. anderweite Festsetzung der Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen und Aufhebung der Eisenbahntelegrapheninspektionen (S. 237).

— Gesetz über Aenderungen des Gesetzes, betr. das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben, vom 19. August 1895. Vom 11. Juni 1902 (GS. S. 237) u. Bekanntm. des Textes v. 8. Juli 1802 (GS. S. 237).

— Gesetz, betr. Aenderung der Vorschriften über die Kompetenzkonflikte zwischen den Gerichten und den Verwaltungsbehörden, vom 22. Mai 1902 (GS. S. 145).

— Erlass des Min. d. öff. Arb. vom 29. Juni 1902, betr. die rechtzeitige Wahrung der im § 6 des Fluchtliniengesetzes aufgeführten öffentlichen Interessen (EVBl. Nr. 33).

— Gesetz vom 2. Juni 1902, betr. die Fürsorge für Beamte in Folge von Betriebsunfällen (EVBl. S. 297, GS. S. 153). — Erlass des Min. d. öff. Arb. und des Innern vom 12. Juni 1902, betr. Beschleunigung des Enteignungsverf. (EVBl. S. 306), — vom 16. Juni 1902, betr. die landespolizeiliche Prüfung der Pläne für Eisenbahnanlagen mit Bezug auf die deichpolizeilichen Interessen (S. 307 u. MBl. d. i. V. S. 138), — vom 16. Juni 1902, betr. Berechtigung der Polizeibehörden zur Zurücknahme der von ihnen erlassenen Strafverfügungen (EVBl. S. 308), — vom 29. Juni 1902, betr. rechtzeitige Wahrung der im § 6 Baufluchtengesetz aufgeführten öffentlichen Interessen (S. 332).

Russland. Kaiserl. Erlass vom 21. Januar / 2. Februar 1902, betr. Organisation des Ministeriums d. Verkehrsanstalten (Verord.-Bl. d. Min. d. Verk.-Anst. v. 6./18. April 1902).

Sachsen, Königreich. Verordnung vom 2. Mai 1901, betr. Schutzmassregeln bei der Ausführung von Staatseisenbahnbauten, welche nicht dem Allgemeinen Baugesetze vom 1. Juli 1900 unterworfen sind (Sächs. GVBl. 1901 S. 69).

Schweden. Allerh. Erlass vom 5. Dezember 1901, betr. die versuchsweise Einsetzung eines Eisenbahnraths (Preuss. Eisenb.-Arch. 1902 S. 1174).

Schweiz. Bundesbeschluss vom 21. April 1902, betr. den freihändigen Ankauf der Vereinigten Schweizerbahnen durch den Bund (Eidgenöss. GS. S. 68), — vom 24. April 1902, betr. Vollmachtsertheilung zur Konversion von Anleihen der verstaatl. schweiz. Eisenbahnen (S. 74). — Aenderungen der Anlage V und des Anhangs III des Transportreglements der schweizer. Eisenbahnen etc., gültig vom 1. Juni 1902 an (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X, Ges.- u. Vollz.-Verord. S. 101, 102).

Serbien. Ges. vom 2./15. April 1902, betr. Abänderung des Ges. vom 6./18. Dezember 1898 über Bau und Betrieb neuer Eisenbahnen (Lrpske Novine, 6./19. Apr. 1902).

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

Entscheidungen.

Nr. 66. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 3. Januar 1900.

(Röll, Eisenb. Entsch. Jahrg. 1900. Nr. 1. S. 8.)

Wenn dem Adressaten einer Sendung, welche irrthümlich an eine unberechtigte Person ausgefolgt wurde, für den Verlust des Gutes seitens der Eisenbahn Schadenersatz gewährt wird, so kann diese dritte Person, wofern sie an der irrigen Ausfolgung kein Verschulden trifft, aus dem Titel der Bereicherung nicht zur Regressleistung an die Eisenbahn verhalten werden.

Bei der meritorischen Prüfung des vorliegenden Rechtsfalles erschien es unbestreitbar, dass die Klägerin infolge des offenbar reglementwidrigen Vorganges bei Ausfolgung der Sendungen in Ansehung der zwei für den Adressaten B. der in Rede stehenden, bahnlagernd gestellten zwei Waggonladungen Obst, welche dem zum Bezuge der Sendungen nicht legitimirten Beklagten ausgefolgt worden sind, nach §§ 64 und 88 des Betr.-Regl. dem Adressaten B. ersatzpflichtig wurde und über Reclamation des B. an diesen den Betrag von fl. 940·80 bezahlt habe.

Mit dieser Zahlung hat die Geklagte die ihr obliegende Verbindlichkeit, den in obcitirtem Paragraph des Betr.-Regl. begründeten Schaden zu ersetzen, erfüllt.

Der fraglichen Schadenersatzleistung lag eine andere Absicht als die dem B. nach dem Betr.-Regl. gebührende Vergütung zu leisten, insbesondere aber die erkennbare Absicht, die bezügliche Waarenschuld des Beklagten an B. zu berichtigen, ferne; wenn daher auch in dem gezahlten Betrage von fl. 940·80 wirklich der Werth des Frachtgutes, respective der Kaufpreis des Frachtgutes für den Beklagten mit fl. 676·68 enthalten ist, so fehlt doch nach der Sach- und Beweislage jeder Nachweis, dass die Geklagte durch ihre Ersatzleistung an den Reclamanten B. eine Waarenschuldzahlung für den Beklagten geleistet habe und leisten wollte.

Ohne diesen Nachweis ist aber die Anwendung des § 1358 a. b. G.-B. und eine Nachfolge der Klägerin in die Rechte des Adressaten B. an

den Beklagten als Waarenverkäufer und hiemit die active Klagelegitimation des Beklagten in Ansehung des vorliegenden Klageanspruches per fl. 940·80 (von der ersten Instanz zuerkannt im Betrage von fl. 676·68) ausgeschlossen.

Schon in der Klage wurde der Klageanspruch der Bahnverwaltung wider den Beklagten als wirklichen Waarenempfänger des vorschriftswidrig ausgefolgten Frachtgutes auf die Vorschrift des § 1431 a. b. G.-B., respective auf die angebliche Bereicherung des Beklagten gestützt.

Für eine solche Inanspruchnahme fehlen aber die gesetzlichen Erfordernisse des § 1358 a. b. G.-B.

Nr. 67. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 30. Januar 1900.

Der Lauf der Verjährungsfrist beginnt bei den einem Bahnbediensteten aus dem Titel der Entschädigung für einen körperlichen Unfall auf Grund des Haftpflichtgesetzes zustehenden Ansprüchen, falls der Bedienstete auch nach dem erlittenen Unfalle im Dienste weiter verwendet wurde, erst mit dem Tage der Dienstesenthebung desselben.

Bis zu diesem Tage war für T. ein Schade überhaupt nicht eingetreten, da die von der Beklagten freiwillig gemachte Zuwendung einer Unterstützung, die Aufnahme in das Provisionsinstitut und die Anstellung als Nachtwächter eine vollkommen ausreichende Vergütung für die dem Kläger zugestossene körperliche Verletzung gewesen sind. Ein Schade erwuchs dem Kläger erst durch die Entlassung aus dem Dienste der Geklagten. Es kann daher nach § 1489 a. b. G.-B. die Entschädigungsklage erst nach drei Jahren von der Zeit an, zu welcher der Schade dem Beschädigten bekannt geworden ist, erlöschen, im vorliegenden Falle ist aber der Schade erst dreieinhalb Monate vor Einbringung der Klage eingetreten, also auch erst in diesem Zeitpunkte dem Beschädigten bekanut geworden, und kann von einem Erlöschen des Klageanspruches durch Verjährung nicht die Rede sein.

Dagegen hat der erste Richter mit Recht angenommen, dass der Kläger auf den in der Klage erhobenen Anspruch rechtsgiltig verzichtet habe und deshalb nicht mehr berechtigt ist, denselben zu erheben.

Nr. 68. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 6. Februar 1900.

(Röll, Eisenb. Entsch. Jahrg. 1900. S. 39. Nr. 13.)

Ein Bahnbediensteter, welcher infolge eines erlittenen Bahnunfalles bereits eine Unfallsrente bezieht, kann nicht auch die Leistung des Schmerzensgeldes verlangen.

Bis zur Einführung der obligatorischen Unfallversicherung durch das Gesetz vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, war der

wegen Körperverletzung oder Tödtung von Bediensteten der Eisenbahnen, bezw. deren Hinterbliebenen erhobene Entschädigungsanspruch an die Voraussetzung geknüpft, dass er auf Bestimmungen des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches oder des Haftpflichtgesetzes gestützt werden könne.

Das Unfallversicherungsgesetz hat hierin Wandel geschaffen, indem nach § 2 ein Theil der Eisenbahnbediensteten in die obligatorische Unfallversicherung einbezogen wurde.

Im Artikel VII, Abs. 4 des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, womit die Unfallversicherung auf die gesammten Betriebe der Eisenbahnen ausgedehnt wurde, ist sodann ausgesprochen, dass auf die gemäss Artikel I, Z. 1, leg. cit., obligatorisch Versicherten und nach Artikel V freiwillig Versicherten, wenn ihnen ein Entschädigungsanspruch nach den Bestimmungen des angeführten Gesetzes zusteht, das Haftpflichtgesetz — abgesehen von den Vorschriften der §§ 46 und 47, Gesetz vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888 — keine Anwendung finde.

Nach der gegebenen Falles massgebenden Bestimmung des § 46 des letztbezogenen Gesetzes erscheinen der Versicherte oder dessen Hinterbliebenen nur in dem Falle berechtigt, gegen den Betriebsunternehmer einen Anspruch auf Schadenersatz, dessen Umfang im zweiten Absatz der angeführten Gesetzesstelle durch Berufung auf die §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B. umschrieben ist und also auch den Anspruch auf Schmerzensgeld in sich fasst, geltend zu machen, wenn der Betriebsunfall von einer der im § 45, Abs. 1 und 2 bezeichneten Personen „vorsätzlich" herbeigeführt wurde. Hiemit wurde der Eintritt „persönlicher" Haftung der Betriebsunternehmer für die Folgen eines Betriebsunfalles (§ 46, Abs. 2, U.-Vers.-Ges.) an strengere Voraussetzungen geknüpft, als für die beiden anderen Fälle persönlicher Haftung in den §§ 45 und 47 des Unfallversicherungsgesetzes.

Nr. 69. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 21. Juni 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 4. S. 946.)

Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr. Zuständigkeitsges. vom 1. August 1883 § 56.

Die Inanspruchnahme eines Weges für den öffentlichen Verkehr im Sinne des § 56 des Zuständigkeitsgesetzes liegt überall da vor, wo Anordnungen der Wegepolizeibehörde, welche Terrain für den öffentlichen Verkehr in Anspruch nehmen, den Anlass zum Streite über den Bestand der öffentlichen Wege zwischen der Polizeibehörde und demjenigen geben,

der über das Grundstück seinerseits zur Ausschliessung oder Einschränkung des öffentlichen Gebrauchs mit der Behauptung verfügt, dass ihm dafür ein Privatrecht zur Seite steht.

Nr. 70. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 3. Oktober 1900.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 38. S. 141.)

Voraussetzungen für die Erhebung von Strassenbaubeiträgen. Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 §§ 11, 15.

Strassenkostenbeiträge auf Grund des § 15 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 können nicht nur bei solchen Strassen erhoben werden, für welche Fluchtlinien festgesetzt sind. Die Anlegung einer Strasse ist rechtlich keineswegs an die Festsetzung von Fluchtlinien gebunden; vielmehr kann sie sich unter Umständen sehr wohl auch ohne förmlich festgestellte Fluchtlinien vollziehen. Die Feststellung von Fluchtlinien ist daher keine nothwendige Voraussetzung für die Einziehung von Strassenbaubeiträgen.

Nr. 71. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

3. Senat. Vom 3. Oktober / 17. November 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 4. S. 951.)

Benutzung der Privatflüsse. Zuständ.-Ges. vom 1. Aug. 1883 § 66. Ges. über die Privatflüsse vom 28. Febr. 1843 §§ 1, 13.

Wenn in Ausübung des nach § 1 und §§ 13 ff. des Gesetzes vom 28. Februar 1843 dem Uferbesitzer zustehenden Rechtes zur Benutzung des vorüberfliessenden Wassers zu gewerblichen Zwecken eine Anlage an dem Flusse gemacht worden ist, hierbei aber die Beschränkungen, denen solche Anlagen nach § 13 Abs. 1 a. a. O. unterliegen, nicht innegehalten worden sind, so darf dagegen polizeilich nicht eingeschritten werden. Denn die angeführte Vorschrift des § 13 Abs. 1 ist nicht im öffentlichen Interesse, sondern zum Besten der Uferbesitzer gegeben, und liegt ihre Durchführung somit ausserhalb der Zuständigkeit der Polizeibehörden. Das Einschreiten der letzteren würde nur zulässig sein, wenn die Anlage nicht auf dem Gebiete der Wasserpolizei liegende polizeiwidrige Zustände, insbesondere eine Gesundheitsgefahr, herbeiführt.

Nr. 72. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 15. November 1900.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 38. S. 233.)

Alternative und eventuelle Klage in Wegestreitsachen. Zust.-Ges. vom 1. Aug. 1883 § 6. Landesverwalt.-Ges. vom 30. Juli 1883 § 63.

Eine alternative Klage, welche gegen zwei verschiedene Rechtssubjekte erhoben wird und wobei es dem Richter überlassen wird, die

Verpflichteten zu ermitteln und zu verurtheilen, kennt das Gesetz nicht. Nach § 63 des Landesverwaltungsgesetzes ist in der Klage ein bestimmter Antrag zu stellen und die Person des Beklagten genau zu bezeichnen; für bestimmt kann aber ein Antrag nicht gelten, aus dem nicht zu entnehmen ist, wer nach der Absicht des Klägers zur Uebernahme der ihm angesonnenen Leistung aus Gründen des öffentlichen Rechts für verpflichtet erachtet und demgemäss hierzu verurtheilt werden soll.

Anders liegt die Sache bei der eventuellen Klage. Dabei fehlt es nicht an einem bestimmten Antrage, es sind nur zwei oder mehrere Anträge für den Fall, dass den vorhergehenden nicht stattzugeben sein sollte, aneinandergereiht. Solche eventuelle Klagen sind gerade auf dem Gebiete des § 56 Abs. 4 des Zuständigkeitsgesetzes stets zugelassen worden, und zwar umsomehr, weil die polizeiliche Anordnung vollstreckbar wird, wenn es dem Kläger nicht gelingt, in dem gegen die Wegepolizeibehörde gerichteten Verfahren den statt seiner Verpflichteten als Mitbeklagten heranzuziehen, als verpflichtet aber in Wegesachen sehr verschiedene Rechtssubjekte in Betracht kommen können.

Nr. 73. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

3. Senat. Vom 1. Dezember 1900.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 38. S. 317.)

Krankenversicherung der Arbeiter.

Für das Krankenversicherungsrecht werden das Beschäftigungsverhältniss sowie die darauf beruhende Versicherungspflicht sowohl durch einen Vertragsbruch des Arbeitgebers als auch durch einen solchen des Arbeiters beendet.

Auch für die Berechnung der drei Wochen, während welcher ein Kassenmitglied einer auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes errichteten Kasse angehört haben muss, um bei seinem Ausscheiden aus der Kasse infolge eintretender Erwerbslosigkeit den Anspruch auf die gesetzlichen Mindestleistungen der Kasse zu behalten, ist § 78a des Krankenversicherungsgesetzes massgebend.

Nr. 74. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 13./20. Dezember 1900.

(Entsch. i. Strafs. Bd. 34. S. 45.)

§ 243 Nr. 3. Der s. g. Automatendiebstahl (Entwendung von Gegenständen aus Automaten mittels Einwurf von Metallplatten, Knöpfen etc. anstatt Geldmünzen) ist nicht als schwerer Diebstahl anzusehen.

Nach der Feststellung des ersten Richters hat der Angeklagte G. aus Automaten, welche sich im Inneren von Gebäuden befanden,

Chokoladentafeln entwendet, indem er in die zum Einwurf von Zehnpfennigstücken bestimmte Oeffnung anstatt solcher Geldstücke Metallplättchen von gleicher Grösse und gleichem Gewicht hineinwarf. Mit Unrecht erblickt die Strafkammer in diesem Thun die Thatbestandsmerkmale des schweren Diebstahles im Sinne des § 243 Nr. 3 St.G.B.'s. Die Automaten sind, wie bekannt, verschlossene Behältnisse, in welchen sich die zu verkaufenden Gegenstände (hier die Chokoladentafeln) und zugleich ein eigenartiger Mechanismus befinden, mittels dessen nach Einwurf eines bestimmten Geldstückes einer der Gegenstände aus einer Oeffnung des Behälters herausfällt; der ganze Inhalt des letzteren pflegt durch ein gewöhnliches mit zugehörigem Schlüssel zu eröffnendes Schloss verschlossen zu sein. Zweifellos würden nun die Voraussetzungen des § 243 Nr. 3 a. a. O. gegeben sein, wenn dieses Schloss mit einem anderen Werkzeuge, als dem dazu bestimmten Schlüssel, eröffnet und sodann der Inhalt des Automaten ganz oder theilweise in diebischer Absicht herausgenommen wird. Anders verhält sich die Sache in dem hier vorliegenden Falle. Um auf die vom Eigenthümer des Automaten beabsichtigte Weise in den Besitz einer der darin befindlichen Chokoladentafeln zu gelangen, hat man den Verschluss des Behältnisses gar nicht anzutasten, letzteres gar nicht zu eröffnen, sondern es muss lediglich durch den Einwurf der Münze der innere Senkmechanismus herabgedrückt werden, was zur Folge hat, dass durch eine schon vorhandene Oeffnung der herauszuholende Gegenstand hindurchfällt. Allerdings ist zuzugeben, dass in gewissem Sinne auch hier ein „Eröffnen" stattfinden muss, ohne welches ja das Herausfallen des Gegenstandes nicht denkbar wäre, und dass das mechanische Hilfsmittel, welches den Mechanismus zu dem gewollten Zwecke in Gang setzt, sehr wohl als ein „Werkzeug" bezeichnet werden kann. Indes würde man sich der ausdehnenden Interpretation eines Strafgesetzes schuldig machen, wollte man auch hier einen „Verschluss" und ein „Eröffnen" im Sinne des § 243 Nr. 3 St.-G.-B.'s annehmen. Denn nicht ein Oeffnen des verschlossenen Behälters (der ja verschlossen bleibt), sondern die zeitweise Hebung einer, den Austritt aus der dazu bestimmten Oeffnung hindernden Sperrung wird bewirkt, indem durch den Einwurf auf den Mechanismus gedrückt wird. Das Schloss des Automaten soll ferner das darin befindliche Gut vor unberechtigtem Zugreifen sichern, der Mechanismus hingegen soll das nicht, sondern er soll den Automaten gewissermassen zum Verkäufer machen, der gegen Empfang des Preises die Waare übergiebt. Und nicht ein nur in den Händen des Eigenthümers oder des Berechtigten befindlicher Schlüssel ist hier zum Eingriff in das Innere des verschlossenen Behälters bestimmt, sondern

eine Geldmünze, wie sie in zahlloser Menge vorhanden ist und sich in jedermanns Hand befindet; während also der § 243 Nr. 3 St.G.B.'s, wenn er von dem Eröffnen eines Behältnisses mittels falscher Schlüssel etc. spricht, nur an ein Verschlussmittel denken kann, welches bei ordnungsgemässer Oeffnung ausschliesslich durch ein eigenes hierzu verfertigtes Werkzeug von aussen zu öffnen ist, kann doch hiervon dann nicht die Rede sein, wenn jedermann sich nur einer seiner Geldmünzen zu bedienen braucht, um ordnungsgemäss Zutritt zum Inhalt des Automaten zu erhalten. Alle diese Erwägungen aber lassen es als ausgeschlossen erscheinen, den § 243 Nr. 3 St.B.G.'s auf den sog. Automatendiebstahl in Anwendung zu bringen.

Nr. 75. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 17. Dezember 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 4. S. 957.)

Anfechtung polizeilicher Verfügungen.

Zur Einlegung der Rechtsmittel gegen eine polizeiliche Verfügung ist nicht nur derjenige befugt, an den sie gerichtet worden ist, sondern auch jeder Dritte, dessen Rechtssphäre durch die Verfügung unmittelbar berührt wird. Es legitimirt jedoch nicht unter allen Umständen jede Beeinträchtigung der Vermögensinteressen eines Dritten, welche mit einer polizeilichen Verfügung in irgend welchen ursächlichen Zusammenhang gebracht werden kann, zur Einlegung von Rechtsmitteln. Die Rechtsmittel gegen polizeiliche Verfügungen sind vielmehr dritten Personen nur im Falle eines unmittelbaren Eingriffs in ihre Vermögensrechte gegeben. Ein mittelbares finanzielles Interesse genügt nicht.

Nr. 76. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

3. Senat. Vom 23. Januar 1901.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 38. S. 325.)

Krankenversicherung der Arbeiter.

Bei einer Aenderung der statutarischen Bestimmungen über die Leistungen der Krankenkasse an ihre Mitglieder darf, soweit nicht der die Herabsetzung der bisherigen Kassenleistungen betreffende Abs. 3 des § 26a des Krankenversicherungsgesetzes entgegensteht, vorgesehen werden, ob und wieweit sie auf die vor ihrem Erlass eingetretenen Unterstützungsfälle zur Anwendung kommen soll.

Fehlt es an einer solchen Bestimmung, so gilt eine den Inhalt oder den Umfang der Kassenleistungen erweiternde Statutenänderung nicht für schon erkrankte Mitglieder.

Nr. 77. Entsch. des Kassationshofes in Rom.
Vom 29. Januar 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 7. S. 228.)

Art. 17 Internat. Uebereink. Ueber die Bedeutung des der bahnseitigen Rollfuhrunternehmung durch den Adressaten ertheilten Auftrages, die bahnhoflagernde Sendung bei der Eisenbahn zu erheben, nach italienischem Recht.

Eine mit Nachnahme belastete Sendung war bahnhoflagernd aufgegeben worden. Der von der Ankunft benachrichtigte Adressat beauftragte die bahnseitig bestellte Rollfuhr-Agentur, ihm die Sendung zuzuführen. Die Sendung wurde dem Rollfuhrmann verabfolgt, und er führte sie dem Adressaten zu. Dieser verweigerte jedoch die Annahme, worauf der Bahn die Sendung von dem Fuhrmann zurückgestellt wurde.

Die Eisenbahn verlangte von dem Adressaten die Zahlung der Nachnahme und erhob auf dessen Weigerung hin gerichtliche Klage gegen ihn. Diese wurde darauf gestützt, dass der Adressat die Sendung durch das Mittel des Rollfuhrmanns als seines beauftragten Stellvertreters angenommen habe und deshalb zur Zahlung des auf der Sendung haftenden Betrages verpflichtet sei.

Die erste und die zweite Instanz wiesen jedoch die Klage ab, worauf sich die Eisenbahn mittelst der Nichtigkeitsbeschwerde an den Kassationshof in Rom wandte. Die Beschwerde wurde jedoch ebenfalls abgewiesen.

Der Rollfuhrmann sei einfach der nachfolgende Frachtführer gewesen, welcher die Sendung dem vorgehenden Frachtführer abgenommen und weiter befördert habe. Diese Handlung des Rollfuhrmanns sei ohne rechtliche Bedeutung für die Frage der Annahme des Gutes durch den Adressaten, und verpflichte diesfalls weder den Adressaten noch den Rollfuhrmann. Die Vorschrift von Artikel 110 des allgemeinen Tarifes gehe allerdings dahin, dass das Gut nur dem Adressaten oder einer von ihm gehörig bevollmächtigten Person auszuhändigen sei. Allein diese Vorschrift sei nicht zwingenden Rechtes und könne durch eine abweichende Vereinbarung ersetzt werden. Der Vorderrichter habe nun in für den Kassationshof verbindlicher Weise thatsächlich festgestellt, dass dem Rollfuhrmann von dem Adressaten nur der Auftrag, ihm das Gut zuzuführen, und nicht auch der Auftrag, in seinem Namen das Gut anzunehmen, erteilt worden sei. Es habe der Eisenbahn frei gestanden, dem Rollfuhrmann das Gut trotz mangelnder Vollmacht zur Annahme auszuhändigen oder nicht; wenn sie es dennoch verabfolgt habe, so sei das Gut trotzdem nicht als angenommen zu betrachten gewesen.

Nr. 78. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 4. Februar 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 4. S. 948.)

Verlegung und Einziehung öffentlicher Wege. Zuständigkeitsges. vom 1. Aug. 1883 § 57.

Die Wegebaupolizeibehörde hat bei der Verlegung und Einziehung öffentlicher Wege nicht nur die Interessen des öffentlichen Verkehrs, sondern auch andere öffentliche, insbesondere volkswirthschaftliche Interessen, z. B. die Interessen des Bergbaues zur Ermöglichung der Aufschliessung von Kohlenlagern, die Interessen der Schifffahrt zur Anlage einer Schiffswerft u. s. w. zu berücksichtigen.

Nr. 79. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 12. Februar 1901.

(Entsch. i. Strafs. Bd. 34. S. 151.)

Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 §§ 44 Abs. 2 ff., 152. Begleitscheinregulativ vom 15. Dezember 1869 5. Juli 1888 § 31. Bei der Transportübernahme des Gutes durch eine Gesellschaft ist Waarenführer diejenige physische Person, welche in deren Namen die thatsächliche Verfügungsgewalt über das Gut ausübt.

Das Vereinszollgesetz betrachtet als „Waarenführer" im Sinne von §§ 44 Abs. 2 u. flg., dem zunächst die Verpflichtung auferlegt ist, die mit Begleitschein I abgefertigte Waare unverändert ihrer Bestimmung zuzuführen, sie dem Amte, von welchem die Schlussabfertigung zu bewirken ist, zu gestellen, bis dahin auch den etwa angelegten amtlichen Verschluss unverletzt zu erhalten, immer nur diejenige physische Person, welche die Waare zum Zwecke des von ihr übernommenen Transportes jeweilig in ihrer thatsächlichen Verfügungsgewalt hat. Nach dem bei Zoll- und Steuergesetzen geltenden Grundsatze (vgl. § 13 V.Z.G.'s) hält sich der Staat wegen Erfüllung der zoll- und steuerrechtlichen Verpflichtungen an die Sache und deren Inhaber. Demgemäss ist auch da, wo der Transport für Rechnung einer Gesellschaft, Körperschaft, „juristischen" Person in weiterem Sinne, die nur durch ihre Vertreter handeln kann, ausgeführt wird, die Verantwortlichkeit für Erfüllung der Verpflichtungen, wie die Verpflichtung selbst derjenigen physischen Person auferlegt, welche in deren Namen jene thatsächliche Verfügungsgewalt ausübt.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Strafs. Bd. 12 S. 11 flg., Bd. 18 S. 424 flg., Bd. 21 S. 377 flg., Bd. 32 S. 380 flg.

Sofern daher die Frankfurter Güter-Eisenbahn-Gesellschaft, über deren rechtliche Natur und Organisation nichts Weiteres erwähnt wird, als dass Angeklagter ihr „Direktor" sei, in der That, wie Beschwerdeführer sie behandelt und wie es nach der Firma möglich erscheint, den Charakter einer jener „juristischen" Personen trägt, so ist es un-

zutreffend, sie als Waarenführer im Sinne des Gesetzes anzusehen. Vielmehr war zu prüfen, welche physische Person als ihr, die oben erörterte thatsächliche Verfügungsgewalt beim Transport der Waare ausübender Vertreter im massgebenden Zeitpunkte der unerlaubten Verfügung über das Zollgut unter Unterlassung der Gestellung vor der Zollbehörde fungirte. In diese Prüfung ist die Strafkammer nicht eingetreten. Die Möglichkeit, dass dies der Angeklagte als „Direktor" und muthmasslicher Repräsentant dér Gesellschsft war, wird durch die getroffenen Feststellungen nicht ausgeschlossen. Denn einerseits steht nicht fest, dass er während seiner Abwesenheit von Breslau seiner Vertretungsbefugnisse und -pflichten enthoben gewesen wäre. Andererseits schloss seine Unkenntniss vom Eingange des Gutes weder die Erlangung der eigenen Verfügungsgewalt durch Stellvertreter — die im Zweifel mit allgemeinem Auftrage versehenen Angestellten des Geschäftes, soweit solche nicht nach den konkreten Verhältnissen etwa selbstständig verfügungsberechtigte Vertreter der Gesellschaft sein sollten — noch die eigene Verantwortlichkeit für seine Werkzeuge oder Gehülfen aus.

Nr. 80. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 14. Februar 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 1. S. 935.)

Der Staat muss durch seine Willensorgane dafür sorgen, dass an die Beamten nicht Ansprüche gestellt werden, welche ihre Gesundheit zu beschädigen geeignet sind, und dass die für die Ausführung der den Beamten übertragenen Geschäfte erforderlichen Einrichtungen, soweit möglich, so beschaffen sind, dass dadurch keine Gefahr für die Gesundheit der Beamten entsteht. Ein schuldhaftes Verhalten kann ihm aber in dieser Beziehung nur dann vorgeworfen werden, wenn eins seiner verantwortlichen Willensorgane wusste oder wissen musste, dass sein Verhalten die Gesundheit des Beamten gefährdete.

Das Berufungsgericht hat nun zwar festgestellt, dass Kläger im Winter 1894/95 in einem das zulässige Mass erheblich übersteigenden Grade überlastet und sein Arbeitsplatz ungenügend beleuchtet gewesen ist. Dagegen ist nicht ausgesprochen, dass die Gefährdung der Gesundheit des Klägers durch diese Umstände von einem verantwortlichen Willensorgane des Beklagten hat vorhergesehen werden müssen. Aus dem Umstande, dass Kläger mehrfach über zu grosse Arbeitslast und schlechte Beleuchtung geklagt hat, folgt noch nicht ohne weiteres, dass seine Vorgesetzten ersahen, oder bei gehöriger Aufmerksamkeit ersehen mussten, dass die gerügten Uebelstände der Gesundheit des Klägers schädlich waren.

Sollte das Berufungsgericht aber mit dem ersten Richter davon ausgegangen sein, dass die Voraussehbarkeit eines Schadens nicht erforder-

lich war, da es sich um Verletzung einer Vertragspflicht handele, so würde dies rechtsirrig sein. Der Beschädigte hat allerdings, wenn er Schadensersatz wegen Verletzung einer bestimmten Vertragspflicht fordert, nicht zu beweisen, dass der Gegner seine Verbindlichkeit schuldhafter Weise nicht erfüllt hat. Die Verpflichtung des Dienstherrn, im Interesse der Gesundheit eines Bediensteten etwas zu thun oder zu unterlassen, liegt aber nur dann vor, wenn ein gegentheiliges Verhalten die Gesundheit des Bediensteten gefährden würde. Es kann deshalb dem Dienstherrn ein schuldhaftes Verhalten nur dann vorgeworfen werden, wenn er wusste oder doch wissen musste, dass sein Verhalten die Gesundheit des Bediensteten gefährde.

Nr. 81. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 18. Februar 1901.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 39. S. 355. 360.)

Ertheilung der Baugenehmigung.

Die Polizeibehörde ist berechtigt, einen nur bedingt ertheilten Baukonsens zurückzunehmen, wenn der Bauunternehmer die Erfüllung der gestellten Bedingungen ablehnt. Denn der Konsens war nur unter der Voraussetzung ertheilt, dass der Unternehmer sich den Bedingungen unterwerfen würde. Lehnte er deren Erfüllung ab, so fiel damit sowohl die Bewilligung der Ausnahme als auch der auf die Ausnahmebewilligung gegründete Baukonsens in sich zusammen, und die Polizei war befugt, die Unwirksamkeit des Konsenses dadurch, dass sie ihn ausdrücklich zurücknahm, zur Geltung zu bringen.

Der Antrag auf Ertheilung des Baukonsenses kann, auch wenn eine ihn versagende Verfügung unangefochten geblieben ist, dennoch jederzeit wiederholt werden; auch darf gegen jede neue Ablehnung wiederum Beschwerde erhoben werden. Ingleichen kann der Unternehmer bei der Polizei jederzeit die Abänderung oder Zurücknahme einer im Bauschein auferlegten Bedingung von neuem beantragen, obgleich er den Bauschein zunächst unangefochten gelassen hat. Jeder derartige Antrag hat eine selbständige Bedeutung; seine Ablehnung stellt eine neue polizeiliche Verfügung dar, die mit den zulässigen Rechtsmitteln anfechtbar ist. —

Polizeiverordnungen, welche da, wo Baufluchtlinien nicht bestehen, für die Gebäude Entfernungen von dem Rande öffentlicher Wege vorschreiben, entbehren keineswegs der Rechtsgiltigkeit.

Nr. 82. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
4. Senat. Vom 18./29. April 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 4. S. 948.)

Wegebaupolizei und Wegebaupflicht. Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883 § 55. Landesverwalt.-Ges. vom 30. Juli 1883 §§ 127 ff. Fluchtliniengeş. vom 2. Juli 1875.

Die Sorge dafür, dass den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs Genüge geschieht, und damit die Bestimmung darüber, durch welche Massregeln dieses Ziel zu erreichen ist, weist das öffentliche Recht allein der Wegepolizeibehörde und nicht dem Wegebaupflichtigen zu. Der Wegebaupflichtige hat als solcher auf diesem Gebiete nur die Stellung, dass er leisten muss, was die Wegepolizeibehörde, eventuell unter Billigung des Verwaltungsrichters, von ihm fordert.

Der Wegebaupflichtige hat, ebensowenig wie ein Privatmann oder wie eine Gemeinde, die hierbei nicht anders steht wie ein Privatmann, kein im Verwaltungsstreitverfahren oder durch förmliche Beschwerde gemäss §§ 127 ff. des Landesverwaltungsgesetzes verfolgbares Recht, gegen den Willen der Polizeibehörde öffentliche Wege zu schaffen oder bestehende öffentliche Verkehrsanstalten in bestimmter Weise herzurichten.

Das gilt auch von öffentlichen Strassen, für welche Fluchtlinien auf Grund des Gesetzes vom 2. Juli 1875 festgestellt sind, sowie von der Instandhaltung von Brücken über öffentliche Ströme.

Nr. 83. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes [1]).
Vom 24. April 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 99. S. 2405.)

Die bei dem Betriebe der Internationalen Gesellschaft der Schlafwagen in deren Schlaf-, Salon- und Restaurationswagen beschäftigten, gegen Unfall versicherten Bediensteten dieser Gesellschaft sind als Eisenbahnbedienstete im Sinne des Art. I, Z. I, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, anzusehen. Auf sie findet demnach, falls ihnen ein Entschädigungsanspruch nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zusteht, gemäss Art. VII, Abs. 4, des genannten Gesetzes mit der daselbst erwähnten Einschränkung das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, keine Anwendung.

Nach den im Handelsregister erliegenden Statuten der Internationalen Gesellschaft der Schlafwaggons besteht der Zweck dieser Gesellschaft in dem Betriebe von Schlaf-, Salon- und Restaurationswaggons auf den Eisenbahnen, sowie in dem Betriebe alles dessen, was die Bequemlichkeit der Reisenden verbessern und deren Beförderung auf den Eisenbahnen erleichtern kann.

---

[1]) Siehe Entsch. desselben Gerichtshofes vom 14. März 1901 in dieser Zeitschrift Bd. XVIII S. 65.

Nach Inhalt des zwischen dieser Gesellschaft und der betreffenden Eisenbahnunternehmung geschlossenen Vertrages hat die Gesellschaft nicht blos diese Waggons beizustellen, sondern auch den Dienst mit diesen Waggons zu übernehmen, wogegen sie ihre Einnahmen in den Zusatzbeträgen zum Fahrpreise und beim Verkaufe der Speisen und Getränke findet. Ihre Bediensteten sind den Vorständen der Stationen und den ausübenden Verkehrsbeamten, sowie den Zugführern der Züge, mit welchen die Wagen laufen, untergeordnet und haben den Weisungen derselben, insofern sie den Bahnbetrieb betreffen, unweigerlich Folge zu leisten. Hieraus, sowie aus dem Umstande, dass die Schlaf-, Salon- und Restaurationswaggons zu den zum Betriebe der Eisenbahnen gehörigen Anlagen zu zählen sind, folgt, dass der Fahrbetrieb der Internationalen Gesellschaft der Schlafwaggons einen Theil des Eisenbahnbetriebes bildet, und dass die Gesellschaft selbst Theilnehmerin an dem Betriebe der Eisenbahnen und als solche versicherungspflichtig ist, weil dieser Verpflichtung, wie bereits erwähnt wurde, der gesammte Betrieb der Eisenbahnen, daher auch jeder Theil dieses Betriebes unterworfen ist. Deshalb müssen auch die in diesem Theile des Eisenbahnbetriebes beschäftigten Personen als Eisenbahnbedienstete im Sinne des Art. I, Z. 1, des citirten Gesetzes angesehen werden, wobei es ganz gleichgiltig ist, von welchem Theilnehmer des Betriebes sie besoldet und von welchem Theilnehmer die Versicherungsbeiträge bezahlt werden.

Thatsächlich wurde, wie in der Note der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt bestätigt wurde, der Fahrbetrieb der Internationalen Gesellschaft der Schlafwaggons vom 1. Jänner 1898 an hinsichtlich des der am Sitze der Versicherungsanstalt befindlichen Division unterstehenden gesammten Fahrpersonales gemäss Art. I, Z. 1, des citirten Gesetzes versicherungspflichtig erkannt und diese Entscheidung im Instanzenzuge durch die Statthalterei bestätigt. Wenn gleichwohl diese Anstalt in ihrer Note der Ansicht Ausdruck gibt, dass Kläger nicht als „Eisenbahnbediensteter“ versichert ist, obwohl die Unternehmung unter dem Titel „Eisenbahnbetrieb“ eincatastrirt ist, und dass die Anwendung dieses Titels nur ein technischer Classificationsbehelf ist, so ist diese Ansicht für die Entscheidung der Gerichte weder bindend noch massgebend.

Da der Kläger zur Zeit seines Unfalles als ständig angestellter Koch des Restaurationswaggons in dem zu dem Betriebe der fraglichen Eisenbahnunternehmung gehörigen Fahrbetriebe der Internationalen Gesellschaft der Schlafwaggons beschäftigt war, muss er als versicherter Eisenbahnbediensteter angesehen werden, und findet das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, auf ihn keine Anwendung.

Nr. 84. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
3. Senat. Vom 13. Mai 1901.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 39. S. 278.)

Grenzen des polizeilichen Verordnungsrechts. Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 § 6.

Das polizeiliche Verordnungsrecht enthält auch die Befugniss, zum Schutze der ihm gesetzlich zugewiesenen Interessen das Grundeigenthum gewissen Beschränkungen zu unterwerfen. Es darf das aber nicht zum Zwecke der Förderung der wirthschaftlichen Interessen der Nachbarn geschehen. Für das polizeiliche Verfügungsrecht ist allerdings eine so weit gehende Befugniss der Polizei, behufs Abwendung von eigentlichen Nothständen und unter Umständen auch dann anzuerkennen, wenn zur Abwendung von erheblichen Vermögensnachtheilen die nach den Gesetzen mögliche Hilfe bei der zuständigen Behörde nicht rechtzeitig zu erlangen ist, jedoch vorbehaltlich des im Rechtswege zu verfolgenden Entschädigungsanspruchs des von der Verfügung Betroffenen gegen denjenigen, zu dessen Gunsten sie ergangen ist. Für das polizeiliche Verordnungsrecht, das auf die Aufstellung allgemeiner Normen abzielt, besteht indessen, soweit die Gesetze im einzelnen nicht mehr zulassen, die aus der Aufgabe der Polizeibehörden wie sie im § 10 A. L.-R. II 17 ihre Umschreibung gefunden hat, sich ergebende Schranke, dass sie nur das Erforderliche zur Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung und zur Abwendung der dem Publikum oder seinen einzelnen Mitgliedern bevorstehenden Gefahren zu verfügen haben.

Nr. 85. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 14. Mai 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 98. S. 2386.)

1. Die dem Actionscomité einer zu errichtenden Actiengesellschaft gegenüber abgegebene Actienzeichnungs-Erklärung begründet für die später constituirte Actiengesellschaft ein Klagerecht auf Einzahlung der Actien gegen den säumigen Zeichner.

2. Ist die Voraussetzung, unter welcher eine Actienzeichnung erfolgte, in der schriftlichen Zeichnungserklärung nicht ausdrücklich zur Bedingung gemacht worden, so hat dieselbe, im Falle sie nicht zutrifft, auf die Giltigkeit der Actienzeichnung keinen Einfluss (§ 901 a. b. G.-B.).

1. In der vorliegenden Stammactien-Zeichnungserklärung verpflichteten sich die Unterfertigten, darunter auch die Elektricitätsgesellschaft, an welcher der Beklagte zu einem Fünftel betheiligt war und ist, die gezeichneten Beträge durch Uebernahme und Volleinzahlung von Stammactien der zu constituirenden Actiengesellschaft zu leisten.

Diese Urkunde muss der klagenden Gesellschaft gegenüber als eine rechtsverbindliche Actienzeichnung im Sinne der Art. 208 und 209

H.-G.-B. angesehen werden. Denn wenn überhaupt zufolge des Art. 208 H.-G.-B. eine Actiengesellschaft nur mit staatlicher Genehmigung ins Leben treten kann, zum Behufe der Genehmigung aber der Gesellschaftsvertrag, worin die Höhe des Grundcapitals und der Betrag, auf welchen die einzelnen Actien lauten, anzugeben sind, der genehmigenden Behörde vorgelegt werden muss, so liegt es in der Natur der Sache, dass den an der Gründung des Unternehmens Betheiligten, im vorliegenden Falle dem Actionscomité, daran gelegen sein muss, noch vor der Erlangung der staatlichen Genehmigung durch rechtsverbindliche Erklärungen die Abnahme der Actien sicherzustellen. Durch die Zeichnung einerseits und die Annahme derselben durch das Actionscomité anderseits wurde kein Vertrag begründet, aus welchem dem einen Contrahenten gegen den anderen Leistungsansprüche erwachsen würden. Vielmehr wurde nichts anderes erzeugt, als die Verpflichtung der Zeichner, Mitglieder der Actiengesellschaft zu werden, sobald diese begründet sein wird, und sodann an die Gesellschaft den Mitgliedsbeitrag, das ist den gezeichneten Betrag zu leisten.

Die klagende Actiengesellschaft ist somit activ legitimirt.

2. In der Sache: Der Eingang der erwähnten Zeichnungserklärung lautet: „In Berücksichtigung des gemeinnützigen Zweckes, welcher durch die Herstellung einer normalspurigen Localbahn verfolgt wird“. Vorerst ist zu betonen, dass die Gemeinnützigkeit des Projectes entschieden schon in der Herstellung einer Localbahn an sich — abgesehen von ihrer Spurweite — erblickt wurde, da ja die Normalspurigkeit der projectirten Localbahn nicht besonders hervorgehoben worden ist. In der obigen Stelle kann aber nur die Angabe des — jedoch nicht zur Bedingung gesetzten — Beweggrundes (§ 901 a. b. G.-B.) erblickt werden. Selbst die Revisionsschrift sagt, dass die Actienzeichnung unter Voraussetzungen erfolgt sei, welche nicht eingetreten seien. War aber, wie im gegebenen Falle, die Voraussetzung nicht als Bedingung erklärt, so war sie nur ein Beweggrund, welcher auf die Giltigkeit der Actienzeichnung als eines entgeltlichen Vertrages keinen Einfluss hat (§ 901 a. b. G.-B.).

Nr. 86. Entsch. des Französ. Kassationshofes.

Vom 21. Juni 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 7. S. 230. Bulletin de la Mutuelle-Transports. 1902. S. 53.)

Internat. Uebereink. Art. 19, 30. Verantwortlichkeit der Eisenbahn für die Auslieferung des Gutes an den berechtigten Empfänger.

Die Verantwortlichkeit der Eisenbahn für die Auslieferung des Gutes an den berechtigten Empfänger hängt von den Umständen des

Falles und der Beantwortung der Frage ab, ob der Eisenbahn thatsächlich ein Fehler zur Last fällt.

Eine Sendung Schuhwaren war am 8. März 1898 an die Adresse der Witwe Borios in Toulouse auf dem dortigen Bahnhof angekommen und der Adressatin von der Eisenbahn avisiert worden. Unter Vorweisung des nur mit dem Familiennamen „Borios" unterzeichneten Avisbriefes stellte sich der Sohn der Witwe Borios auf dem Bahnhofe zur Empfangnahme der Sendung ein, welche ihm auch ausgeliefert wurde.

Da die Sendung nicht an die wirkliche Empfängerin gelangte, verklagte der Absender die Eisenbahn auf Zahlung des Wertes des Gutes. Von der ersten Instanz ist die Bahngesellschaft zur Zahlung verurteilt worden, weil die Bahn, um sich zu sichern, dass der Avisbrief der Adressatin persönlich übergeben werde, denselben hätte rekommandiert senden und sich nicht mit der Unterschrift „Borios" am Fusse des Avisbriefes begnügen, sondern diejenige der Adressatin oder ihres gesetzlichen Bevollmächtigten hätte verlangen sollen, zumal die Sendungen an die Adresse der Witwe Borios gewöhnlich nicht von deren Sohn abgeholt wurden.

Der Kassationshof hob dieses Urteil auf, weil keine Umstände nachgewiesen seien, aus denen die Eisenbahn hätte vermuten müssen, dass die Unterschrift „Borios" nicht diejenige der Empfängerin sei, oder dass der Sohn Borios nicht von seiner Mutter den Auftrag zur Abholung der Sendung erhalten habe.

Nr. 87. Entsch. des Oberlandesgerichts Darmstadt. Straf-Senat. Vom 28. Juni 1901.

(D. Jur.-Zeitg. VII. 1902. Nr. 12. S. 289.)

§ 61. Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1902. Begriff des Versuchs des Aussteigens und der Bewegung des Wagens.

Angekl. hatte die Thür des Eisenbahnwagens geöffnet und war, während der Zug in den Bahnhof einfuhr, auf das untere Laufbrett getreten, auch während des sog. Rückstosses vom Zug abgesprungen. In der Revisionsinstanz wurde ausgesprochen: Der Zug hält i. S. der Betriebs-O. erst dann, wenn alle mittelbaren und unmittelbaren Wirkungen der Fahrt aufgehört haben, also der einzelne Wagen so zum Stehen gekommen ist, dass gefahrloses Aussteigen möglich wird. Der § 61 der B.-O. hat nicht den strafrechtlichen Versuch im Auge; denn § 43 StrGB. bezieht sich nur auf Verbrechen und Vergehen, während dort eine Uebertretung vorliegt, die auch aus Fahrlässigkeit begangen werden kann; ausserdem bedroht § 61 a. a. O. das versuchte wie das vollendete Aussteigen mit der gleichen Strafe und behandelt den Ver-

such in diesem Sinne, d. h. das Unternehmen des Aussteigens, als ganz selbstständige Strafthat, wenn das Aussteigen nicht während der Fahrt vollendet wird. Eine andere Regelung wäre auch nicht sachgemäss, da das Aussteigen während der Fahrt begonnen und nach Stillstehen des Zuges vollendet werden kann.

Nr. 88. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 11. Juli 1901.

(Entsch. I. Strafs. Bd. 34. S. 435.)

§ 267 Strf.-Ges.-B. An den Zifferblättern von Kontroluhren kann (durch die Wächter etc.) Urkundenfälschung begangen werden.

Die Strafkammer ist offenbar davon ausgegangen, dass Stellvertretung der Angeklagten unter sich nicht ihrem Belieben anheimgegeben war; sie waren verpflichtet, den festgesetzten Stundenplan einzuhalten. Es liegt schon in der Natur der Sache, dass die Einhaltung der bestimmten Ordnung wesentlich gefordert war, da ausserdem der Zweck, die Arbeitsleistung jedes einzelnen zu überwachen und die Zuverlässigkeit des Wachtdienstes durch regelmässige Ablösung zu sichern, völlig vereitelt wäre. Selbst allenfalls eintretende Notwendigkeit der Stellvertretung konnte somit nur durch Anordnung des Arbeitgebers oder unter der Voraussetzung der nachträglichen Genehmigung die Abweichung von der Regel begründen. Hiernach waren alle Erfordernisse, die nach feststehender Rechtsprechung des Reichsgerichtes zu dem im Gesetze nicht festgestellten Begriffe einer Urkunde gehören, in den fraglichen Zifferblättern, die überdies, da die Stundenzahlen Schriftzeichen sind, Schriftstücke darstellen, gegeben. Sie waren von Menschenhand gefertigte sinnlich wahrnehmbare Gegenstände, die geeignet und bestimmt waren, ausserhalb ihrer selbst (ihres Daseins oder ihrer Beschaffenheit) liegende rechtserhebliche Thatsachen zu erweisen; und die Stichmarken insbesondere waren mit einer körperlichen Sache, dem Zifferblatte, fest verbundene und für die Beteiligten verständliche Aussagen oder Erklärungen, die keineswegs auf wörtlichen Ausdruck beschränkt sind.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Strafs. Bd. 17 S. 352, Bd. 22 S. 183, Bd. 34 S. 53.

Infolge dieser Begriffsbestimmung kann zwischen sog. Beweiszeichen und Beweismitteln kein grundsätzlicher Unterschied gemacht werden.

Die Beurkundung der Anwesenheit des bestimmten Wächters zur bestimmten Stunde in bestimmter Nacht an einer bestimmten Uhr in den Fabrikräumen geschieht nach den Entscheidungsgründen nicht einseitig vom Wächter, sondern unter Mitwirkung des Arbeitgebers, der täglich das Zifferblatt mit dem Datum und der Angabe des Standortes

jeder Uhr in die betreffenden Uhrkästen einlegen lässt und durch den Verschluss der Kästen den Wächter zwingt, rein objektiv den Zeitpunkt seiner Anwesenheit zu markieren. Dieser erzeugt damit also kein nur sein Lohnforderungsrecht einseitig geltend machendes Zeichen nach Art einer scriptura pro scribente oder einer Lohnliquidation, sondern eine ihm und dem Arbeitgeber gemeinschaftliche, namentlich hinsichtlich der Zeit für und gegen ihn beweisende Urkunde. Man würde dies kaum bezweifeln, wenn die Einrichtung etwa so getroffen wäre, dass der Wächter statt der Stichmarke seine Unterschrift oder einen Namenstempel,

Entsch. des R G.'s in Strafs. Bd. 10. S. 307,

an der ihm allein zugänglichen Stelle eines Papieres anzubringen hätte, das durch den Ort der Unterschrift ihren Zeitpunkt erkennen liess. Wer diese Unterschrift fälschlich statt des betreffenden Wächters mit dessen Namen gefertigt hätte, hätte nichts anderes gethan als der Angeklagte, der das an Stelle der Unterschrift verabredete Zeichen so anbrachte, als hätte es ein an der Hand des Stundenplanes genau erkennbarer anderer Wächter als von sich herrührend angebracht.

Die Unterschrift, der Stempel, die Spitzmarke war gleichermassen unecht.

Nr. 89. Entsch. des Handelsgerichts de la Seine.

Vom 21. September 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 8. S. 257. Revue générale des chemins de fer et des tramways 1902. S. 415.)

Internat. Uebereink. Art. 24. Die Eisenbahn ist weder verpflichtet, den Empfänger, der die Annahme des Guts verweigert hat, von dem Verkauf desselben zu unterrichten, noch diesen Verkauf am Empfangsorte vorzunehmen.

Falls die Annahme von Gütern vom Empfänger verweigert worden ist, so kann die Eisenbahn, welche gemäss Art. 106 des Handelsgesetzbuches zum gerichtlichen Verkaufe geschritten ist, wenn das Resultat des Verkaufs zur Deckung der Frachtkosten, des Lagergeldes und der sonstigen Auslagen nicht ausreicht, den ihr geschuldeten Restbetrag nur vom Absender einfordern. Die Eisenbahn ist nicht gehalten, den Empfänger darum anzuhalten, dessen Weigerung ihn ausserhalb des Frachtvertrages gestellt hat.

Die Eisenbahn ist auch nicht verpflichtet, den Empfänger von dem bevorstehenden Verkaufe zu benachrichtigen, indem keine gesetzliche oder reglementarische Bestimmung sie dazu nötigt.

Endlich wendet der Absender, um sich der von ihm geforderten Zahlung zu entziehen, ganz zu Unrecht und ungesetzlich ein, dass die Eisenbahn den Verkauf am Bestimmungsorte hätte vornehmen sollen

und nicht in ihrem Magazin in Paris. In Wirklichkeit verpflichtet keinerlei administrative Bestimmung die Eisenbahn zur Vornahme des Verkaufs der vom Empfänger nicht angenommenen Güter am Bestimmungsorte und der Versandt dieser Güter nach Paris zum Zwecke des Verkaufs ist sicherlich im Interesse der Beteiligten selbst angeordnet worden, da die Aussichten, vorteilhaft zu verkaufen, in Paris unstreitig grösser sind als in einer Station in der Provinz.

Nr. 90. Entsch. des Kammergerichts in Berlin.

Straf-Senat. Vom 9. Dezember 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 5. S. 1182.)

Die Aufgabe der Bahnpolizei ist die Sicherung des Betriebes. An dieser Zuständigkeit der Bahnpolizei findet die Zuständigkeit der allgemeinen Polizeibehörden, insbesondere die der Ortspolizeibehörden, ihre Schranken. Die allgemeinen Polizeibehörden sind somit nicht befugt, betreffs eines öffentlichen Weges Verordnungen zu erlassen, welche ausschliesslich bahnpolizeiliche Interessen zu schützen bestimmt sind.

Die Eisenbahn von B. nach A. ist eine Nebenbahn (Sekundärbahn), also eine Eisenbahn im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838, nicht aber eine Kleinbahn im Sinne des Gesetzes über die Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 (G.S. S. 225). Während die letzteren der allgemeinen Polizei unterworfen sind (vergl. Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zu § 22 Abs. 5, Gleim, Komm. 3. Aufl. S. 139; Urtheil des Kammergerichts vom 24. Juni 1901, Johow, Bd. 22 C. 39 ff.), besteht für die Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes von 1838 gemäss § 23 desselben eine eigene Bahnpolizei (vgl. Graf Hue de Grais, Handbuch 14. A. S. 666). Das Eisenbahnpolizei-Verordnungsrecht steht zunächst gemäss Art. 43 der Reichsverfassung dem Bundesrath zu (vgl. das Erkenntnis des Reichsoberhandelsgerichts vom 2. Juni 1876, Entsch. desselben Bd. 21 S. 60; von Rönne, das Staatsrecht des Deutschen Reiches Bd. 2 S. 320; Arndt, Verordnungsrecht S. 102 ff.). Dieser hat von dieser Befugniss durch Erlass einer Reihe allgemeiner Bestimmungen, zuletzt der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (R.-G.-Bl. S. 691 ff) und der hier in Betracht kommenden Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom gleichen Tage (R.-G.-Bl. S. 764 ff.) nebst den späteren Ergänzungen dieser Ordnungen Gebrauch gemacht. Innerhalb der durch die reichsrechtlichen Vorschriften gezogenen Grenzen steht weiter in Preussen gemäss § 136 Absatz 2 Nr. 1 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195) dem Minister der öffentlichen Arbeiten ein Eisenbahn-Polizeiverordnungsrecht zu (vgl. Rosin, Polizeiverordnungsrecht in Preussen 2. Aufl. S. 190 Anm. 17, S. 220 Anm. 1; Gerland, Recht der

Polizeiverordnungen 2. Aufl. S. 15, Oppenhoff, Komm zum Strafgesetzbuch 13. Aufl. S. 395 Anm. 27; Fritsch, in Conrads Handwörterb. 2. A. Bd. 3 S. 510), endlich sind die Eisenbahnverwaltungen berechtigt, gemäss § 53 der Betriebsordnung und § 43 der Bahnordnung Anordnungen behufs Aufrechterhaltung der Ordnung im Bahngebiet und bei der Beförderung von Personen und Sachen zu treffen.

Die Eisenbahnpolizei ist in derselben Weise wie die allgemeine Polizei Trägerin der Staatshoheit (vergl. die Urtheile des Oberverwaltungsgerichts vom 12. April 1890, Justizministerialblatt S. 209 ff., und vom 28. September 1892, Entsch. Bd. 23 S. 369 ff., von Kamptz, Rechtspr. Bd. 4 S. 783 ff., sowie die in diesen Urtheilen angeführten früheren Entscheidungen desselben Gerichtshofes).

Die Aufgabe der Bahnpolizei ist die Sicherung des Betriebes. Diese Aufgabe hat sie nicht blos den Bahnverwaltungen und Bahnbeamten gegenüber zu erfüllen durch Erlass und Ueberwachung bahnpolizeilicher Vorschriften, welche die ordnungsmässige und betriebssichere Instandhaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel, sowie die ordnungsmässige Handhabung des Betriebes bezwecken, sondern auch dem die Bahn benutzenden Publikum gegenüber durch Erlass von Vorschriften, welche die ordnungsmässige Benutzung der Bahn sichern sollen, endlich aber auch — was hier in Betracht kommt — durch den Erlass und die Ueberwachung von Geboten und Verboten an das gesammte, auch das die Bahnen nicht benutzende Publikum, welche den Schutz der Bahnanlagen, der Betriebsmittel und des Betriebes gegen Beschädigungen und störende Eingriffe Dritter bezwecken (vergl. § 44 der Bahnordnung, Eger, Handbuch des Eisenbahnrechts Bd. 1 S. 35 ff.; Roell, Encyklopädie des Eisenbahnwesens Bd. 1 S. 265; Endemann, Recht der Eisenbahnen S. 735; Gleim, Artikel Eisenbahnpolizei in von Stengels Wörterbuch des deutschen Verwaltungsrechts Bd. 1 S. 339; Ergänzungsband 3 S. 88 ff.).

An dieser Zuständigkeit der Bahnpolizei findet die Zuständigkeit der allgemeinen Polizeibehörden, insbesondere die der Ortspolizeibehörden, ihre Schranke. (Ebenso das Urtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 14. November 1900, Entsch. Bd. 38 S. 261; Preuss. Verwaltungsblatt Bd. 22 S. 266; von Kamptz, Rechtspr. Bd. 5 S. 334.) Die allgemeinen Polizeibehörden sind somit zwar befugt, Vorschriften zur Wahrung der allgemeinen polizeilichen Interessen, auch soweit sie sich mit bahnpolizeilichen berühren, zu erlassen; sie dürfen somit beispielsweise zum Schutz der Ordnung und Sicherheit auf einem öffentlichen, eine Eisenbahn kreuzenden Wege Verordnungen erlassen, welche geeignet sind, gleichzeitig bahnpolizeiliche Interessen zu schützen. Niemals aber sind sie befugt, auch betreffs eines öffentlichen Weges Verordnungen

zu erlassen, welche ausschliesslich bahnpolizeiliche Interessen zu schützen bestimmt sind, und am allerwenigsten dürfen sie, wie dies hier geschehen ist, Anordnungen zum Schutz bahnpolizeilicher Interessen betreffs der die öffentliche Bahn kreuzenden Privatwege und Privatbahnen (soweit solche nicht dem öffentlichen Verkehr dienen) erlassen, weil der Verkehr auf diesen Privatwegen und Privatbahnen, wie bereits oben hervorgehoben, der polizeilichen Regelung nicht unterliegt. (Vergl. über diese Fragen das Urtheil des Oberverwaltungsgerichts vom 24. Juni 1897, Entsch. Bd. 32 S. 219; von Kamptz, Rechtspr. Bd. 5 S. 309; Eger a. a O. Bd. 2 S. 41 ff.).

Nr. 91. Entsch. des Französ. Kassationshofes.
Vom 9. Dezember 1901.

(Zeitschr. f. d. Internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 10. S. 325.)

Internat. Uebereink. Art. 12, 45. Durch die Einreichung des Reklamationsschreibens wird nach französischem Rechte die Verjährung der Frachterstattungsklage weder unterbrochen noch gehemmt.

Hr. Jonquières reklamierte bei der Orléans-Bahn schriftlich wegen unrichtiger Frachtberechnung für einen internen Transport und fügte dem Reklamationsschreiben die nötigen Belege, besonders den Frachtbrief, bei. Die Gesellschaft stellte ihm für Schreiben und Belege einen Empfangsschein aus.

Diese Reklamation war bald nach der Vollendung des Transportes, auf den sie sich bezog, erfolgt, blieb aber liegen, so dass, als dann Hr. Jonquières — wir wissen nicht, ob infolge abschlägigen Bescheides oder weil kein Bescheid kam — gerichtliche Klage auf Frachtrückerstattung erhob, bereits 5 Jahre seit Vollendung des Transportes verstrichen waren.

Die Bahngesellschaft verlangte, dass die Klage wegen Verjährung abgewiesen werde. Das Handelsgericht von Montauban verwarf die Verjährungseinrede, weil durch die Einhändigung des Empfangsscheins für Reklamation und Belege die Verjährung unterbrochen worden sei, und hiess die Klage gut.

Auf erhobene Nichtigkeitsbeschwerde hat jedoch der Kassationshof das handelsgerichtliche Urteil kassiert, weil die blosse Empfangsbescheinigung keine Anerkennung des Anspruchs (Art. 2248 code civil) bedeute und deshalb den Lauf der Verjährung nicht unterbrochen habe.

Nr. 92. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 10. Dezember 1901.

(Jur. Zeitschr. f. Els.-Lothring. Jahrg. 27. Heft 7/8. S. 426.)

Verpflichtung des Inhabers einer Grube zur Verwahrung derselben. Voraussetzung der Uebertragung dieser Verbindlichkeit auf einen Anderen. Civilrechtliches Delikt.

Zur Verwahrung einer Grube nach § 367 Nr. 12 St.G.B. ist nur der Inhaber und der darüber Verfügungsberechtigte nach § 367 Nr. 12 St.G.B. verpflichtet (vgl. Entsch. in Strafs., B. 6 S. 64, B. 15 S. 58, in Civils. B. 25 S. 56 u. Urth. des III. Strafs. v. 25. Jan. 1890, Juristische Wochenschrift S. 62). Dieser Verpflichtung genügt ein solcher nicht, wenn er einem Anderen lediglich deren Erfüllung überträgt, ohne ihm dabei zugleich die Verfügung über die Grube zu übertragen, namentlich wenn er diesem Anderen nicht durch eine ausdrückliche Vertragsbestimmung die alsbaldige Verwahrung zur Pflicht macht und ihn auch in der Folge in keiner Weise anhält. Die Nichtbeachtung der strafpolizeilichen, auf den Schutz von Leben und Gesundheit der Menschen abzielenden Vorschrift des § 367 Nr. 12 St.G.B. stellt sich nicht nur als ein strafrechtliches, sondern im Fall eines hiedurch einem Dritten verursachten Schadens zugleich als ein civilrechtliches Delikt im Sinne des Art. 1383 Code civil dar.

Nr. 93. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 17. Dezember 1901.

(Jur. Zeitschr. f. Els.-Lothring. Jahrg. 27. Heft 7/8. S. 427.)

Wegfall einer Conventionalstrafe trotz nicht rechtzeitiger Fertigstellung von Arbeiten. — Eventueller Schadensersatzanspruch.

a) Wenn die Möglichkeit, vertragsmässige Arbeiten innerhalb bestimmter Frist nach Abschluss des Vertrags fertig zu stellen, durch ein Verschulden des Bauherrn aufgehoben ist, so kommt auch die auf die Verzögerung der Arbeit gesetzte Vertragsstrafe in Wegfall.

b) Der auf eine Aufforderung (Sommation) gestützte Schadensersatzanspruch ist sowohl dem Gegenstand als dem Grunde nach von dem Anspruch auf die Vertragsstrafe wesentlich verschieden. Er bildet daher gegenüber dem Anspruch auf die Vertragsstrafe kein Minus, sondern muss ausdrücklich erhoben werden. Wenn dies nicht geschehen ist, so kann derselbe nicht zugesprochen werden.

Nr. 94. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 19. Dezember 1901.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 40. S. 229.)

Theilnahme des Eisenbahnunternehmers an der Unterhaltung eines von ihm gemäss landespolizeilicher Anordnung verlegten öffentlichen Weges.

In Folge der Erbauung der Privateisenbahn von A. nach B. wurde

die Landstrasse von S. nach der Landesgrenze innerhalb der Feldmark des Gutes J. (Provinz Ostpreussen) derart verlegt, dass sie bei dem Gutshof J. von dem bisherigen Wegezuge nach Süden abzweigte, um den Grenzbahnhof J. herumgeführt wurde und in der Nähe der Landesgrenze mit der früheren Strecke wieder zusammentraf. Bei Gelegenheit der Uebertragung der wegebaufiskalischen Landstrassenunterhaltungspflicht auf den Kreisverband wurde zwischen dem Wegebaufiskus und der Direktion der Eisenbahn die Verpflichtung zur Unterhaltung der verlegten Landstrassenstrecke streitig, und der Fiskus klagte gegen die Direktion der Bahn mit dem Antrage

> in erster Reihe: die Beklagte zu verurtheilen, anzuerkennen, dass sie zur Unterhaltung der neu angelegten Wegestrecke der Landstrasse S.—Landesgrenze innerhalb des Gutes J. verpflichtet sei,
>
> in zweiter Reihe: festzustellen, in welchem Umfange die Beklagte in Folge der entstandenen Mehrlast an der Wegeunterhaltung theilzunehmen habe.

Die Beklagte beantragte Abweisung des Hauptantrags und schloss sich dem zweiten Klageantrag an, worauf der Kreisausschuss dahin erkannte, dass der Hauptantrag der Klage abzulehnen und der zweite Antrag „für begründet zu erachten“ sei. In dem Urtheile wurde bemerkt, dass die Ermittelung der Höhe der Mehrkosten sich für den Kreisausschuss erübrige und der freien Vereinbarung der Parteien überlassen bleiben könne, da die Beklagte dem zweiten Antrage beigetreten sei.

Bei freier Beurtheilung ergiebt sich, dass der Hauptantrag des Klägers von den Vorderrichtern mit Recht zurückgewiesen worden ist. (Zur Begründung wird der Inhalt der Vorgänge, betreffend die landespolizeiliche Prüfung und Feststellung des Eisenbahnprojekts, erörtert und dann fortgefahren:) Hiernach ist zwar die Verlegung der Landstrasse auf Grund des § 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 angeordnet, dabei aber keine ausdrückliche Bestimmung über die fernere Unterhaltung getroffen worden. Bei solcher Sachlage ist, wie der Gerichtshof in ständiger Rechtsprechung angenommen hat, davon auszugehen, dass in der Verpflichtung zur Unterhaltung des verlegten Weges nur insofern eine Veränderung eintreten sollte, als der Eisenbahnunternehmer diejenige Vermehrung der Wegebaulast zu tragen hat, die sich als Folge der durch die Bahnanlage veranlassten Veränderung oder Verlegung des Wegezugs ergiebt (vergl. Urtheile vom 18. November 1882, vom 1. Februar 1896 und vom 12. Juli 1897, Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. IX S. 186 ff., Bd. XXX S. 184 ff., Bd. XXXII

S. 203 ff.); eine Verringerung der bisherigen Verpflichtung des ordentlichen Wegebaupflichtigen wird durch eine solche stillschweigende Anordnung nicht herbeigeführt.

Der Hauptantrag des Fiskus ist somit unbegründet, und auch im übrigen musste die Klage zurückgewiesen werden. Wenn der Fiskus beantragt hat, „festzustellen, in welchem Umfange die Beklagte an der Wegeunterhaltung theilzunehmen hat", so kann dahin gestellt bleiben, ob der Verwaltungsrichter für eine zahlenmässige Feststellung der Antheile an der Unterhaltungslast nach Quoten zuständig und ob sie überhaupt möglich ist, so lange für die Betheiligung der Eisenbahn die stillschweigende Anordnung der Landespolizeibehörde gilt, wonach sie die durch die Verlegung bewirkte Vermehrung der Unterhaltungslast zu tragen hat. Denn wie der Antrag des Fiskus gestellt war, hätte er schon wegen mangelnder Bestimmtheit (§ 63 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883) von dem Kreisausschusse zurückgewiesen werden müssen. Die Klage musste, um dem Erfordernisse des § 63 a. a. O. zu genügen, den Antrag auf die Feststellung eines zahlenmässig bestimmten Antheils an der Unterhaltungslast enthalten. Auch mit der Feststellungsklage kann dem Richter nur ein ganz bestimmtes Rechtsverhältniss, über dessen Bestehen oder Nichtbestehen die Parteien streiten, zur Feststellung unterbreitet werden. Für ein Ermittelungsverfahren, bei welchem, wie hier, beide Parteien denselben Antrag stellen, und die zahlenmässige Feststellung eines dem Grunde nach unstreitigen Rechtsverhältnisses vom Richter begehren, ohne in Bezug auf die Zahlen einander widersprechende Forderungen zu erheben, ist das Verwaltungsstreitverfahren nicht gegeben.

Nr. 95. Entsch. des Oberlandesgerichts Colmar.

1. Civil-Senat. Vom 3. Januar 1902.

(Jur. Zeitschr. f. Els.-Lothr. Jahrg. 27. Heft 7/8. S. 365.)

§§ 271, 272 H.G.B. Die Klage auf Aufhebung eines Beschlusses der Generalversammlung einer Aktiengesellschaft ist sowohl dem Vorstande wie dem Aufsichtsrathe zuzustellen.

Nach § 272 Abs. 1 H.G.B. muss eine Klage, durch welche ein Beschluss der Generalversammlung einer Aktiengesellschaft gemäss § 271 daselbst angefochten wird, sowohl dem Vorstand als dem Aufsichtsrath zugestellt werden; denn beide sind in derartigen Rechtsstreitigkeiten in der Absicht, ein betrügliches Zusammenwirken der Parteien (Kollusionen) zu vermeiden, zur gemeinsamen Vertretung der Aktiengesellschaft vom Gesetzgeber berufen. Zur ordnungsmässigen Erhebung der Klage genügt daher nicht die Zustellung an den Vorstand allein. Die Vorschrift des § 171 Abs. 3 C.P.O. ist hier nicht anwendbar, da dieselbe nur den

Fall im Auge hat, in welchem mehrere gesetzliche Vertreter mit gleichem Interesse vorhanden sind, während untergebens Vorstand und Aufsichtsrath von verschiedenen Interessen geleitet sein können. Die von dem früheren Handelsgesetzbuch abweichende Fassung hat nur den Zweck, den Parteistandpunkt der Aktiengesellschaft schärfer hervortreten zu lassen, nicht aber den einer sachlichen Aenderung.

Nr. 96. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

3. Senat. Vom 9. Januar 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 4. S. 937.)

Ein Kassenmitglied kann sich auf Grund des § 27 des Krankenversicherungsgesetzes die Mitgliedschaft bei dem Ausscheiden aus der die Mitgliedschaft begründenden Beschäftigung durch regelmässige Beitragszahlung auch dann erhalten, wenn es zur Zeit des Ausscheidens aus der Beschäftigung bereits dauernd erwerbsunfähig war; es hat alsdann auf die sämmtlichen Kassenleistungen in gleichem Masse Anspruch, wie die übrigen Mitglieder — selbstverständlich unter Vorbehalt der Bestimmungen des § 26a des Gesetzes.

Der § 19 des Gesetzes, der vom Erwerb und Verlust der Kassenmitgliedschaft handelt, bestimmt in Absatz 3 letzter Satz ausdrücklich:

„Die Kasse ist berechtigt, nichtversicherungspflichtige Personen, welche sich zum Beitritt melden, einer ärztlichen Untersuchung unterziehen zu lassen und ihre Aufnahme abzulehnen, wenn die Untersuchung eine bereits bestehende Krankheit ergiebt“.

Der § 27 des Gesetzes, der die freiwillige Fortsetzung des Versicherungsverhältnisses beim Ausscheiden von Mitgliedern aus der die Mitgliedschaft begründenden Beschäftigung regelt, enthält aber eine gleiche Vorschrift nicht. Daraus allein folgt schon, dass der Gesetzgeber die Berücksichtigung bereits bestehender Krankheiten nur bei der Neuaufnahme eines freiwilligen Mitgliedes, nicht aber bei der freiwilligen Fortsetzung des Versicherungsverhältnisses gestatten will. Denn, wenn dies nicht die Absicht war, durfte die Aufnahme der in § 19 Abs. 3 letzter Satz getroffenen Bestimmung in den § 27 nicht unterbleiben. Vom Standpunkte des § 27 aus ist es auch nicht etwa möglich, zwischen den einzelnen Krankheiten je nach dem Grade ihrer Schwere und dem Umstande, ob sie dauernde oder nur vorübergehende Erwerbsunfähigkeit mit sich bringen, zu unterscheiden. Krankheit ist als Grund zur Ablehnung der freiwilligen Fortsetzung der Versicherung im § 27 vielmehr überhaupt nicht aufgeführt und aus ihrer im Gegensatz zu der Vorschrift im § 19 stehenden Nichterwähnung kann nur geschlossen werden, dass der Gesetzgeber keinerlei Krankheit, welcher Art sie auch immer sein möge, als Hinderungsgrund für die freiwillige

Fortsetzung der Versicherung hat angesehen wissen wollen. Damit stimmt auch überein, dass es an jeder Bestimmung im Gesetze fehlt, wonach ein freiwilliges Mitglied, wenn es während seiner Mitgliedschaft nach deren Beginn in den Zustand dauernder Erwerbsunfähigkeit geräth, dadurch der Zugehörigkeit zur Kasse verlustig ginge oder von ihr ausgeschlossen werden könnte. Ein derartiges Mitglied behält vielmehr in Ermangelung einer entgegenstehenden Vorschrift trotz seiner dauernden Erwerbsunfähigkeit die Rechte des Mitgliedes, und es bedarf auch einer weiteren Ausführung nicht, dass eine gegentheilige Bestimmung, die den Verlust auch der bereits erworbenen Rechte des Mitgliedes zur Folge hätte, dem ganzen Charakter und der socialpolitischen Tendenz des Krankenversicherungsgesetzes nicht entsprochen haben würde. Dauernde Erwerbsunfähigkeit ist danach kein Hinderniss der freiwilligen Fortsetzung des Versicherungsverhältnisses und ebensowenig der Fortdauer dieses Verhältnisses, wenn es von dem Mitglied in erwerbsfähigem Zustand begründet worden ist.

Nr. 97. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 20. Januar 1902.

(D. Jur.-Zeitg. VII (1902). Nr. 14. S. 317.)

Recht der Polizeibehörde zum Verbot von Anlagen auf öffentlichen Strassen.

Die Polizeibehörde ist, auch ohne dass ihr eine ausdrückliche Vorschrift einer Polizeiverordnung zur Seite steht, jederzeit berechtigt, die Beseitigung solcher Anlagen, wie Freitreppen, die sich auf Strassenland befinden, und sie bisher geduldet hat, zu verlangen, sobald sie diese mit der Entwickelung des Verkehrs für unvereinbar hält. Darüber, ob die Beseitigung im Interesse des Verkehrs notwendig ist, steht ihr allein das Befinden zu; der Verwaltungsrichter könnte hier nur dann angerufen werden, wenn etwa behauptet würde, dass ein polizeiliches Motiv für das Einschreiten der Behörde überhaupt nicht vorliege.

Nr. 98. Entsch. des Oberlandesgerichts Colmar.

2. Civil-Senat. Vom 29. Januar 1902.

(Jur. Zeitschr. f. Els.-Lothring. Jahrg. 27. Heft 9/10. S. 463.)

Zuständigkeit für die Entscheidung über die Entschädigung bei einer Enteignung nach § 7 des Ges. v. 20. Juni 1887 (Art. 109 Einf.-Ges. z. B.G.B.).

Die durch Art. 109 E.G. z. B.G.B. aufrechterhaltenen elsasslothringischen Enteignungsgesetze werden von dem Grundsatz beherrscht, dass nicht nur der gemeine Werth des enteigneten Grundstücks selbst, sondern überhaupt jeder durch die Enteignung hervorgerufene sachliche und in Geld anschlagbare Schaden von dem Enteigner zu ersetzen ist.

Der § 7 des Gesetzes vom 20. Juni 1887 hat jedoch nur die Entscheidung über den Werth der enteigneten Liegenschaften den Geschworenen, jene über die Entschädigungsansprüche aber, welche aus der Ausführung der durch die Enteignung zu fördernden Arbeiten hervorgerufen werden, den Gerichten übertragen. Letztere haben ihren Entscheidungen lediglich den obigen Rechtsgrundsatz zu Grunde zu legen.

Nr. 99. Bescheid des Preuss. Oberverwaltungsgerichts. 3. Senat. Vom 30. Januar 1902.

(D. Jur.-Ztg. VII (1902). Nr. 15. S. 371.)

Begriff des Krankengeldes im Sinne des § 21 Nr. 1a Krank.-Versich.-Ges.

Unter dem Krankengeld im Sinne des § 21 Nr. 1a KVG. ist, weil das Gesetz nicht ausdrücklich ein anderes bestimmt, dasjenige Krankengeld zu verstehen, das für die Arbeitstage zu gewähren ist. Die Nr. 1a konnte füglich nicht die Fassung erhalten: „Das Krankengeld kann allgemein nur unter bestimmten Voraussetzungen schon vom Tage des Eintritts der Erwerbsunfähigkeit ab sowie für Sonn- und Festtage gewährt werden, sofern u. s. w.“, wenn hinsichtlich der Höhe dieses Krankengeldes dem Ermessen der Krankenkassen volle Freiheit gelassen werden sollte. Es kann aber auch nicht unterstellt werden, und es fehlt insbesondere an jeglichem Anhalt dafür, dass die Absicht auf die Zulassung eines derartigen freien Ermessens gegangen ist, was zu dem offenbar unannehmbaren Ergebnisse führen würde, dass die Krankenkassen das Krankengeld für die Sonn- und Festtage nicht bloss unter den zulässigen Mindestbetrag, sondern auch über den zulässigen Höchstbetrag hinaus bemessen könnten. Das Wort Krankengeld ist im Gesetz überall im Sinne einer, rücksichtlich ihres Betrags nach § 6 Nr. 2 und § 20 Nr. 1 zu bemessenden Leistung gebraucht, soweit das Gesetz nicht ein anderes unmittelbar bestimmt oder eine andere Bemessung als statutarisch zulässig erklärt, und soweit sich hiernach eine andere Bemessung rechtfertigt, ist sie für alle Ansprüche massgebend, es sei denn, dass das Gesetz die Zulässigkeit einer Kürzung vorsieht (s. § 6 Nr. 2, § 26 Abs. 1 u. Nr. 2). Danach hätte dem Nachtrage, durch den die beklagte Kasse die Gewährung der Hälfte oder eines Viertels des Krankengeldes beschlossen hat, in dieser Fassung die Bestätigung versagt werden müssen.

Nr. 100. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 4. Februar 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 110. S. 2591.)

Pflicht des Eisenbahnunternehmers sowie des Bediensteten zur Anmeldung eines Anspruchs bei der Unfallversicherungsanstalt. Folgen der Unterlassung. Verletzung beim Abladen von Fässern ist kein Betriebsunfall.

Eine Eisenbahnunternehmung hat die Pflicht, sich von den Unfällen

ihrer Arbeiter Kenntniss zu verschaffen und solche Unfälle bei der Unfallversicherungs-Anstalt rechtzeitig zur Anzeige zu bringen. Unterlässt sie dies und verliert der Verletzte deshalb den Anspruch auf die Unfallsrente infolge Verjährung, so trifft die Bahn ein nach den Grundsätzen des Civilrechtes zum Schadenersatze verpflichtendes Verschulden. Dieses Verschulden concurrirt jedoch mit dem eigenen Verschulden des Bediensteten, welcher seinen Anspruch auf die Rente bei der Anstalt rechtzeitig anzumelden hat.

Die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges kann von der geklagten Bahn nicht erhoben werden, weil im Unfallversicherungs-Gesetz das Schiedsgericht blos für die Ansprüche gegen die Unfallversicherungs-Anstalt vorgesehen ist. Die gerichtliche Schadenersatzklage ist nicht verfrüht, wenn der Beschädigte gegen die über die nachträgliche Anzeige erfolgte und auf die Verjährung nach § 34 U.-V.-G. gegründete Ablehnung der Auszahlung der Rente durch die Unfallversicherungs-Anstalt das Schiedsgericht nicht angerufen hat.

Eine beim Abladen von Fässern durch Hineintreten in ein ausgefahrenes mit Schnee bedecktes Wagengeleise verursachte Verletzung ist keine Ereignung im Verkehre im Sinne des Haftpflichtgesetzes.

Nr. 101. Entsch. des Kammergerichts in Berlin.

Straf-Senat. Vom 10. Februar 1902.

(D. Jur.-Zeitg. VII. 1902. Nr. 13. S. 323.)

§ 330 und § 367 Nr. 15 R.-Strf.-Ges.-B. Begriff des Bauleiters und Baumeisters.

„Bauleiter“ d. h. die mit der „Leitung des Baues“ betraute Person i. S. von Baupolizeiverordnungen und des § 330 StrGB. bezw. „Baumeister“ i. S. des § 367 Nr. 15 StrGB. ist nicht der Unternehmer, d. h., diejenige physische oder juristische Person, welche auf Grund eines Vertrages mit dem Bauherrn die Herstellung eines Baues übernommen hat, sondern derjenige, welcher — mag er gleichzeitig der Bauherr oder Bauunternehmer selbst sein oder auf Grund eines Auftrages einer dieser Personen oder als Geschäftsführer ohne Auftrag handeln — thatsächlich die Errichtung des Bauwerks leitet, nach dessen Anweisungen die Herstellung des Bauwerks durch die Bauhandwerker und Arbeiter erfolgt, der nicht nur einzelne für den Bau nebensächliche Arbeiten, sondern die Ausführung des Bauwerks als Ganzes unmittelbar und in wesentlichen Beziehungen anordnet. Dieser thatsächliche Leiter des Baues ist derjenige, welcher die Interessen der Allgemeinheit bei Ausführung des Bauwerks, die Interessen der Sicherheit der auf dem Bau beschäftigten Arbeiter und der Vorübergehenden, endlich die Interessen der später in dem Gebäude sich aufhaltenden Personen wahrzunehmen hat.

Nr. 102. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.
Vom 10. Februar 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 94. S. 2305.)

Sowohl nach den allgemeinen Bauvorschriften (Bauordnung für Wien vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 35, § 23), als auch nach der die Eisenbahnbauten betreffenden Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19 (§§ 19 u. ff.), kann die Baubewilligung nur in der Weise ertheilt werden, dass die Baubehörde über alle gegen den projectirten Bau erhobenen öffentlich-rechtlichen Einwendungen unter Einem erkennt.

Bei der Verhandlung über die Herstellung eines Streckenblockhauses in der Haltestelle Meidling-Hauptstrasse der Wiener Stadtbahn (Wienthal-Linie) und über einen Anbau zu demselben hat die Gemeinde Wien ihre Zustimmung zu diesen Herstellungen von der Bedingung abhängig gemacht, dass der Bestand dieser Anlage nicht seinerzeit zum Anlasse genommen werde, um die Herstellung von Ueberbrückungen des zwischen den Stationen Schönbrunn und Meidling-Hauptstrasse gelegenen Einschnittes dann zu verweigern, wenn es sich um die Eröffnung solcher neuer, den Wienfluss kreuzender Communicationen handeln wird, hinsichtlich welcher von dem Bahnunternehmen bei der politischen Begehungscommission die Ausführung zugestanden wurde und dass ferner die infolge solcher Ueberbrückungen etwa nothwendig werdenden Abänderungen der Stellwerksanlage auf Kosten des Bauunternehmens ausgeführt werden.

Mit der nun hiergerichts angefochtenen Entscheidung hat das Eisenbahnministerium die Ausführung des besagten Streckenblockhauses und dessen Verlängerung mit der Massgabe provisorisch genehmigt, dass der Gemeinde Wien „alle Rechtsansprüche, welche sie etwa auf Grund des Ergebnisses der politischen Begehung der Theilstrecke Hietzing-Gumpendorfer Schlachthaus der Wienthal-Linie vom 7. und 8. Februar 1895 in Bezug auf die Herstellung von Ueberbrückungen der zwischen den Haltestellen Schönbrunn und Meidling-Hauptstrasse gelegenen Einschnittes dieser Strecke und hinsichtlich der Kostentragung für die infolge der eventuellen künftigen Ausführung solcher Ueberbrückungen etwa nöthigen Abänderungen der in Rede stehenden Stellwerksanlage gegen die Stadtbahnunternehmung zu stellen vermöchte, uneingeschränkt gewahrt bleiben". Zugleich wurde die Statthalterei beauftragt, zur weiteren Verhandlung zwischen der Gemeinde Wien und der Stadtbahnunternehmung hinsichtlich der obigen Forderungen der Gemeinde eine neuerliche Zusammenkunft der betheiligten Parteien anzuberaumen.

Die Beschwerde bestreitet die Gesetzmässigkeit der Ertheilung der Baubewilligung ohne gleichzeitige Entscheidung über die von der Gemeinde Wien im öffentlichen Interesse erhobenen Ansprüche, weil nach

den bei Eisenbahn-Hochbauten zu beachtenden Bestimmungen der Bauordnung für Wien über Einwendungen der Betheiligten, welche sich nicht auf Privatrechte stützen, von der Baubehörde zu erkennen, die Ertheilung einer provisorischen Baubewilligung aber in der Bauordnung nicht vorgesehen sei.

Der Verwaltungsgerichtshof ist bei seiner Entscheidung von den folgenden Erwägungen ausgegangen:

Es ist ganz richtig, dass sowohl nach den allgemeinen Bauvorschriften (Bauordnung für Wien vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 35, § 23), als auch nach der die Eisenbahnbauten betreffenden Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19 (§§ 19 und ff.) die Baubewilligung nur in der Weise ertheilt werden kann, dass die Baubehörde über alle gegen den projectirten Bau erhobenen öffentlich-rechtlichen Einwendungen unter Einem erkennt. Denn der Bauconsens soll sowohl für den Bauführer, als auch für die bei der Bauangelegenheit betheiligten Anrainer und Interessenten eine alle in Betracht kommenden factischen und rechtlichen Beziehungen des Bauobjectes regelnde Norm bieten, welche fortan für die Rechte und Pflichten aller Betheiligten massgebend sein soll. Es wäre also gesetzwidrig, einen Bau „provisorisch“ zu consentiren, ohne gleichzeitig über die gegen ihn erhobenen öffentlich-rechtlichen Einwendungen zu erkennen.

Der Verwaltungsgerichtshof konnte aber nicht finden, dass die angefochtene Entscheidung gegen diesen Rechtsgrundsatz verstosse.

Wenn das k. k. Eisenbahnministerium angesichts der evidenten Dringlichkeit der Errichtung der Stellwerksanlage das Bauproject selbst, gegen welches — wie gesagt — die Commune nichts eingewendet hat, unter ausdrücklichem Vorbehalte der Rechte der Commune aus den Stipulationen der politischen Begehungscommission, auf welche allein die Commune ihre Forderungen basirt hat, genehmigte, so hat es damit auch über diese Forderungen im Principe erkannt und dadurch den oben citirten Vorschriften der Baugesetze formell entsprochen.

Da aber dieser Vorbehalt und die Bezeichnung des Consenses als eines „provisorischen“ doch nur die Bedeutung haben kann, dass die ertheilte Baubewilligung für die Bahnunternehmung nicht ein unbedingtes Recht auf den Fortbestand des consentirten Blockhauses begründe, sondern dass sich die Bahnunternehmung diesbezüglich allen Beschränkungen unterwerfen müsse, welche sich aus der endgiltigen Entscheidung über die vorläufig noch zur weiteren Parteienverhandlung verwiesenen Forderungen der Commune ergeben werden, so kann in diesem Vorgange auch eine materielle Verletzung der Rechte der Gemeinde Wien nicht erblickt werden.

Nr. 103. Entsch. des Landgerichts München I.

Vom 15. Februar 1902.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 7. S. 233.)

Internat. Uebereink. Art. 37. D. H.G.B. § 456. D. Eisenb.-Verk.-Ord. § 75. Zum Begriff der Beschädigung und des Minderwertes.

Eine am 18. November 1900 in H. (Bayern) eingetroffene Sendung Weizen hatte während des Transports dadurch Schaden gelitten, dass sie in einen mit einer kreosotartigen Flüssigkeit beschmutzten Wagen verladen worden war und sich der Kreosotgeruch dem Weizen mitgeteilt hatte. Der Weizen wurde nach der Entladung in einem luftigen Raum aufgeschüttet und mehrfach umgeschaufelt und war infolge dieser Behandlung bereits am 24. November wieder vollständig geruchfrei geworden, so dass sich bei der chemischen Untersuchung die Abwesenheit jeder fremden übelriechenden Substanz ergab, und auch bei der Verarbeitung einer Probe zu Mehl und Kleie das Mehl und die Kleie sich als vollkommen geruchfrei und tadellos erwiesen, eine Herabminderung des Gebrauchswertes also nicht mehr vorlag. Die Eisenbahn erklärte sich daher nur bereit, die durch die fachmännische Bearbeitung des Weizens (Ausschütten, Umschaufeln, Untersuchung u. s. w.) erwachsenen Kosten zu tragen. Der Empfänger beanspruchte aber gleichwohl Entschädigung wegen Minderwertes des Gutes, da die Ware, trotzdem sie wieder geruchfrei und gebrauchsfähig sei, dennoch nicht mehr tadellose Handelsware sei, weil jeder Verkäufer zufolge Treu und Glauben im Handelsverkehre den Käufer auf die mit dem Gute vorgegangene Veränderung aufmerksam machen müsse und der Käufer dann eine derartige Ware nur gegen Preisnachlass übernehme. Das Gericht gab diesem Anspruche des Empfängers auch statt, indem es folgendes ausführte: Dass der Weizen infolge der Verunreinigung im Tauschverkehre an Wert verloren habe, könne wohl ernstlich nicht bestritten werden. Ein Käufer, der die Wahl habe zwischen einem Weizen, der nicht verunreinigt war, und einem solchen, der, wie der fragliche Weizen, verunreinigt war, werde selbstverständlich dem ersteren den Vorzug geben. Bei dem Kauflustigen werde bis zu einem gewissen Grade immer die Befürchtung Platz greifen, dass infolge der Verunreinigung später vielleicht doch noch Mängel an den Tag treten, welche die Gebrauchsfähigkeit des Weizens herabmindern. Eine solche Wertverminderung sei nun allerdings bedingt durch die Kenntnis das Kaufliebhabers von der Thatsache der stattgehabten Verunreinigung. Mit Recht hebe aber die Klägerin in dieser Hinsicht hervor, dass sie als reelle Firma die Verpflichtung habe, einen Kaufliebhaber von dem, was mit dem Weizen vorgegangen ist, in Kenntnis zu setzen; möge die Untersuchung durch

den Sachverständigen auch noch so sorgfältig geführt worden sein, völlig ausgeschlossen sei es nach der ganzen Sachlage doch nicht, dass sich an dem Weizen später doch noch Mängel zeigen könnten, die auf die Verunreinigung zurückzuführen sind. Müsse man aber auch nur mit der Möglichkeit einer solchen Folge rechnen, so erforderten Treu und Glauben im Handelsverkehre, dass der Verkäufer dem Käufer von einem Vorgange, wie er hier in Frage steht, Mitteilung gebe. Thatsächlich habe somit der Weizen durch die Verunreinigung an Verkaufswert eine Einbusse erlitten. Die Wertverminderung sei auf eine physische Beschädigung, welche der Weizen auf dem Transport erlitten hatte, zurückzuführen und für einen solchen Schaden habe die Eisenbahn nach § 456 des Handelsgesetzbuchs und § 75 der — deutschen — Verkehrsordnung zu haften.

Nr. 104. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 11. März 1902.

(Allg. Tar.-Anz. XXI. Nr. 31. S. 486.)

Wenn die Bahn das Aviso durch einen Boten zustellen lässt, ist sie dafür verantwortlich, dass die Zustellung ordnungsmässig erfolgt.

In Gemässheit des § 68 Betr.-Regl. hat die Bahn das in die Bestimmungsstation eingelangte Gut dem Empfänger in seine Behausung zuzuführen oder ihm über die Ankunft schriftlich Nachricht zu geben. Diese Benachrichtigung kann gemäss Zusatzbestimmung I zu § 68 von der Bahn mittels Boten zugestellt werden, und ist die Ausfolgung an den Empfänger oder dessen Bevollmächtigten, beziehungsweise an die Hausleute des Empfängers zulässig. Gemäss §§ 66 (1) und 68 (7) Betr.-Regl. erfolgt die Auslieferung des Gutes gegen Ausstellung der Empfangsbescheinigung auf dem Aviso- und Empfangsschein und gegen Zahlung der etwa auf dem Gute haftenden Fracht und sonstigen Beträge. Der unterfertigte Aviso- und Bezugsschein gilt als Legitimation zum Empfang der Sendung. Mit Rücksicht auf diesen letzteren Umstand ist es Pflicht der Bahn, sich bei Zustellung des Aviso- und Bezugscheines strenge an die für die Zustellung erlassenen Vorschriften zu halten. Es wurde nun festgestellt, dass die Bahn, beziehungsweise ihr Aviseur bei der Zustellung die bestehenden Vorschriften nicht eingehalten hat. Statt die Zustellung unter der im Frachtbriefe und im Aviso- und Bezugscheine angegebenen Adresse: Polgar utcza vorzunehmen, hat sich derselbe aus einem auch den Processparteien nicht bekannten Grunde in die Margitgasse begeben und hat die Zustellung nicht in der Wohnung des Adressaten F. V., sondern, wie die Beklagte angiebt, in der Wohnung der Mutter desselben, beziehungsweise, wie der Kläger angiebt, in der Wohnung

des I. S. vorgenommen. Da aber nach den vorliegenden Amtsbestätigungen feststeht, dass der Adressat F. V. damals in Szegedin nicht wohnhaft war, so konnte auch die Zustellung weder an den Adressaten selbst noch an dessen Hausgenossen erfolgen. Demgemäss ist die Behändigung des Avisos nicht ordnungsmässig erfolgt; hiedurch aber wurde es ermöglicht, dass die Sendung von jemandem behoben wurde, der, wie beide Parteien angaben, sich dieses Gut unrechtmässiger Weise aneignete. Da somit die Bahn, beziehungsweise ihr Organ wider die ausdrücklichen Vorschriften gehandelt und hiedurch der Schade in der Höhe des Klagsbetrages entstanden ist, hat die Bahn den Ersatz zu leisten. Diese Verpflichtung ergiebt sich aus den allgemeinen Grundsätzen über Schadenersatz, indem sich die Bahn eine Verletzung des Vertrages zu Schulden kommen liess, durch welche Verletzung der Schaden entstanden ist, denn nach § 66 Betr.-Regl. ist die Bahn verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen. Allerdings ist der Aviseur durch I. S. irregeführt worden, allein die Bahn war hierfür verantwortlich, weil die für die Zustellung des Avisos bestehenden Vorschriften nicht befolgt worden sind und weil überdies auch den Weisungen am Frachtbriefe nicht nachgekommen wurde, indem die Adresse Polgargasse 15 angegeben war, während der Aviseur die Zustellung in der Margitgasse 31 vornahm. Es hätte, wenn die Zustellung in der Polgar utcza nicht ausführbar war, entweder gleich das Verfahren nach § 70 eingeleitet werden müssen oder aber die Bahn hätte, wenn sie sich der Mühe unterziehen wollte, bei der competenten Behörde den Wohnort des Adressaten eruiren müssen.

Nr. 105. Entsch. des Oberlandesgerichts Colmar.

2. Civil-Senat. Vom 19. März 1902.

(Jur. Zeitschr. f. Els.-Lothring. Jahrg. 27. Heft 9/10. S. 465.)

Der Ersatz des durch einen Eisenbahnunfall entstandenen Schadens kann, soweit solcher nicht auf Grund einer anderen gesetzlichen Bestimmung verlangt werden kann, nach Art. 22 des Eisenbahnpolizeigesetzes vom 15. Juli 1845 verlangt werden.

Mit Recht hat das Landgericht die Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes, des Unfallgesetzes, sowie des B.G.B. in den §§ 844, 845, 831 verneint und seine Entscheidung auf Art. 22 des Ges. sur la police des chemins de fer vom 15. Juli 1845 gestützt, obwohl es dabei übersah, dass dem Auftraggeber (commettant) schon nach Art. 1384 Code civil a. E. der Entlastungsbeweis, er habe die Handlung seines Angestellten (préposé) nicht verhindern können, nicht zur Seite steht. Dieser Irrthum hat aber auf die Entscheidung selbst keinen Einfluss, da nach § 9 des Haftpflichtgesetzes in der Fassung der Art. 42 und 105 E.G.

z. B.G.B. nur zu prüfen ist, ob die Beklagte nach reichsgesetzlichen bezw. landesgesetzlichen Vorschriften für den aus dem Betrieb entstandenen Schaden in weiterem Umfang als nach dem Haftpflichtgesetz und dem B.G.B. verantwortlich ist.

An weitergehenden, hier einschlagenden, reichsgesetzlichen Bestimmungen fehlt es. Ob landesgesetzliche Bestimmungen dem gemeinen Recht des einzelnen Landes oder einem Sondergesetz desselben angehören, kommt nicht in Betracht, da die sog. Kodificationsvorschrift in Art. 55 E.G. z. B.G.B. einen solchen Unterschied für die unberührt bleibenden nicht macht. Dem entsprechend sind durch das preussische A.G. z. B.G.B. einzelne Paragraphen, u. A. des allgemeinen Landrechts und des Code civil, beibehalten worden.

Das els.-lothringische Gesetz vom 29. November 1899 hat allerdings den Code civil, nicht aber das Gesetz vom 15. Juli 1845 ausser Kraft gesetzt. Dass in der französisch-rechtlichen Praxis in Fällen der vorliegenden Art, soweit zu übersehen, nur die Art. 1382 ff. Code civil herangezogen wurden, kann die Gültigkeit des Art. 22 nicht beseitigen. Er giebt eine unzweideutig materielle Rechtsvorschrift, die mit der Beklagten nicht dahin ausgelegt werden kann, dass sie nur die Zuständigkeit der bürgerlichen Gerichte unter Ausschluss der der Verwaltungsbehörden, die aus der Einbeziehung der Bahnen in das grosse Strassenwesen durch Art. 1 des Ges. vom 15. Juli 1845 gefolgert werden könne, bestimmen wolle.

In der That enthält übrigens Art. 22 rücksichtlich der Haftpflicht des Staates als Betriebsunternehmers, die vorliegend gerade in Frage ist, eine Sondervorschrift, wie die Ausführungen Aucoc's Conférences sur l'administration, 2. Ausg., Bd. III S. 832 u. 833 darthun und für den ganzen Artikel schon aus dem Umstand zu entnehmen ist, dass der Gesetzgeber für den Betrieb der damals erst aufkommenden Eisenbahnen den ausdrücklichen Erlass einer solchen Bestimmung für nothwendig erachtete.

Dass der Art. 22, wie bei Dalloz, Suppl. Rep. 15 S. 545 Nr. 408 ohne Begründung angeführt wird, das allgemeine Recht für die Haftpflicht der Eisenbahnen als massgebend erklärt habe, — so dass er jetzt mit diesem ausser Kraft gesetzt wäre, — widerlegt sich schon damit, dass im Art. 22 die Haftpflicht der Bahnen nur in einer einzelnen Richtung, soweit nämlich ein Schaden durch die beim Betrieb angestellten Personen verursacht wird, festgelegt wurde. Andererseits unterliegt diese Verantwortlichkeit des Unternehmers für seine Angestellten keiner Beschränkung, namentlich nicht der des § 831 Satz 2 B.G.B. Es fällt darunter jeder Schaden, dessen Ersatz nach dem jetzigen Recht im Rahmen des § 249 B.G.B. gefordert werden kann, und zwar ohne

Unterschied, ob das schädigende Ereigniss Personen oder Sachen betroffen hat. Daraus folgt, dass Art. 22 den Bahnen eine Verantwortlichkeit in weiterem Umfange als die Reichsgesetze auferlegt und deshalb auf Grund des Art. 105 E.G. z. B.G.B. mit Recht von den Klägern angerufen werden konnte (s. hierzu Oesterlen in Eger's eisenbahnrechtlichen Entscheidungen B. XV. S. 367 A. 1 im Gegensatz zu Aron bei Eger B. XIV S. 190 und über das Fortbestehen des Art. 22 Molitor E.L.A.G. z. B.G.B. S. 71 unter 5 und die Paffrath-Grossmann'sche Sammlung, Anm. zu Art. 22).

Nr. 106. Entsch. des Oberlandesgerichts Colmar.

Vom 21. März 1902.

(Jur. Zeitschr. f. Els.-Lothring. Jahrg. 27. Heft 7/8. S. 337.)

Vornahme öffentlicher Arbeiten. Zeitweise Inbesitznahme eines fremden Grundstückes. Schadensersatzanspruch hiewegen. Zuständigkeit der Gerichte oder der Verwaltung? Uebertragung öffentlicher Arbeiten an Unternehmer.

1. Die Begründung, dass der Strassenanlieger sich die vorübergehende Erschwerung des Zugangs zu seinem Anwesen gefallen lassen müsse, welche durch im öffentlichen Interesse vorgenommene Arbeiten an der Strasse herbeigeführt ist, genügt nicht in einem Fall, in welchem es sich um eine zeitweise völlige Ausschliessung des Strassenverkehrs handelt.

2. Nach der Rechtsprechung der französischen Verwaltungsgerichte muss sich der Strassenanlieger eine auch nur vorübergehende Erschwerung des Strassenverkehrs nur unter der doppelten Voraussetzung gefallen lassen, dass die Arbeiten, durch welche die Erschwerung herbeigeführt wird, dem Interesse des Strassenwesens dienen, und dass die dadurch hervorgerufenen Störungen nicht einen gewissen mässigen Grad übersteigen. Das Reichsgericht hält dagegen für diesen Fall wenigstens an der Voraussetzung fest, dass es sich um Verbesserungen der Strasse selbst oder doch um die Erfüllung sonstiger Zwecke der Strasse handeln müsse.

3. Nach der französischen Rechtsprechung ist Schadenersatz auch dann zu zahlen, wenn die Dauer der öffentlichen Arbeiten über Gebühr verlängert worden ist.

4. Durch Uebertragung solcher Arbeiten an einen Unternehmer kann sich der Bauherr nicht ohne Weiteres von der Ersatzpflicht befreien.

5. Auf Grund des § 8 A.G. z. G.V.G. in Verbindung mit § 4 E.G. z. C.P.O. und § 11 E.G. z. G.V.G. sind die ordentlichen Gerichte zur Entscheidung über Schadensersatzansprüche in Folge öffentlicher Arbeiten im Allgemeinen als zuständig zu erachten.

6. Nur im Falle der zeitweisen Inbesitznahme eines fremden Grundstückes darf, wenn die in Art. 1 des Decrets vom 8. Febr. 1868 vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind, insbesondere die Genehmigung der Inbesitznahme durch den Bezirkspräsidenten erholt worden ist, nach Massgabe des Art. 4 Abs. 4 des Gesetzes vom 28. Pluv. VIII der Entschädigungsanspruch hiewegen nicht auf dem Rechtsweg geltend gemacht werden, sondern steht die Entscheidung hierüber dem Bezirksrath zu. Die Gerichte sind dagegen zuständig, im Fall die erwähnten Förmlichkeiten nicht erfüllt sind.

Nr. 107. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 8. April 1902.

(Allgem. Tarif-Anz. XXI. Nr. 41. S. 630.)

Wenn die Bahn zur Verladung von Getreide alla rinfusa einen verunreinigten Waggon beistellt, so ist sie für den hiedurch entstandenen Schaden verantwortlich.

Das Berufungsgericht hat in Uebereinstimmung mit dem Processgerichte erster Instanz mit Recht erkannt, dass die beklagte Gesellschaft gemäss § 75 Betr.-Regl. dem Kläger zum Schadenersatze verpflichtet ist und keiner der geltend gemachten Befreiungsgründe des § 75 cit. vorliegt. In dieser Beziehung genügt es, auf die zutreffende Begründung der beiden untergerichtlichen Erkenntnisse zu verweisen, und wird gegenüber den Ausführungen in der Revisionsschrift nur bemerkt, dass bei Anrufung des erwähnten Revisionsgrundes lediglich zu prüfen ist, ob das Berufungsgericht auf den festgestellten Sachverhalt das Gesetz richtig angewendet hat und dass weder festgestellt ist, dass der Aufgeber des Hafers sich mit dem zum Transporte beigestellten Waggon zufriedengestellt hat, noch auch, dass die von demselben mit der Verladung betrauten Leute die mangelhafte Eignung des Waggons erkannt haben oder erkennen mussten.

Da nach den Feststellungen des Berufungsgerichtes das in der Aufgabsstation fungirende Bahnorgan den zur Verladung beigestellten Waggon revidirt, zum Transporte geeignet befunden und sohin den Arbeitern des Klägers zur Verladung angewiesen hat, hatten diese keinen Anlass, den Waggon noch näher zu besichtigen, und sie waren weder berufen und noch weniger verpflichtet, zu untersuchen und zu prüfen, ob derselbe zum Transporte des Hafers in loser Schüttung geeignet ist.

Es kann demnach in der Unterlassung dieser Prüfung ein Verschulden der Arbeiter und rücksichtlich des Klägers nicht erkannt werden.

Nr. 108. Entsch. des Oesterr. Reichsgerichts.
Vom 16. April 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 115. S. 2689.)

Untersagung der Bildung des proponirten Vereines „Verband der Locomotivführer österreichischer Bahnen".

Die Staatsgefährlichkeit eines Vereines kommt nicht bloss nach den Bestimmungen der vorgelegten Statuten, sondern im Zusammenhange damit auch nach den thatsächlichen Momenten zu beurtheilen, welche zur beabsichtigten Vereinsbildung geführt haben oder dieselbe begleiteten.

Das k. k. Reichsgericht ist bei der Würdigung der Frage der Staatsgefährlichkeit davon ausgegangen, dass dieselbe nicht bloss nach den Bestimmungen der vorgelegten Statuten, sondern im Zusammenhange damit auch nach den thatsächlichen Momenten beurtheilt werden muss, welche zu der beabsichtigten Vereinsbildung geführt haben oder dieselbe begleiteten. Diese Momente sind aber im vorliegenden Falle der Art, dass die Regierung immerhin Grund hatte anzunehmen, dass die beabsichtigte Vereinsleitung staatsgefährlich sei.

Aus den Ausführungen des Vertreters der Regierung und den von ihm vorgelegten Actenstücken geht hervor, dass es sich bei der Bildung des in Frage stehenden Verbandes ganz besonders darum handelt, durch die geplante Organisation der Locomotivführer und durch die in Aussicht genommene Verbindung derselben mit anderen Vereinen gleicher oder ähnlicher Tendenz eine Macht zu schaffen, welche dem Staat und den Privateisenbahn-Unternehmungen gegenüber gebietend auftreten kann. Dass dadurch, wie der Vertreter der Regierung geltend gemacht hat, Verkehrs- und höchste Staatsinteressen gefährdet werden können, steht ausser Zweifel, weshalb die Untersagung der beabsichtigten Vereinsbildung wegen Staatsgefährlichkeit nicht als ungerechtfertigt erklärt werden konnte.

Nr. 109. Entsch. des Oesterr. Reichsgerichts.
Vom 18. April 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 76. S. 1934.)

Ansprüche aus Eisenbahnkonzessionen und bezüglichen Verträgen des Unternehmers mit der Staatseisenbahnverwaltung sind nicht im ordentlichen Rechtswege verfolgbar.

Ansprüche aus Eisenbahnconcessionen, sowie aus Verträgen, welche vom Concessionär mit der Staatsverwaltung in Bezug auf Gegenstände der Concession geschlossen worden sind, sind vom ordentlichen Rechtswege ausgeschlossen und gehören vor das Reichsgericht.

Das einer Eisenbahn in der Concessionsurkunde zugesicherte Recht, die Drähte des Betriebstelegraphen an die Pfähle des Staatstelegraphen zu befestigen, verpflichtet die Staatstelegraphenverwaltung, immer dafür

zu sorgen, dass für die benöthigten Bahnbetriebsleitungen die erforderlichen Pfähle vorhanden sind.

Wenn daher die Tragfähigkeit des vorhandenen Gestänges die Anbringung einer nothwendigen weiteren Bahnbetriebsleitung nicht zulässt, so muss die Verstärkung desselben von der Staatstelegraphenverwaltung auf ihre Kosten vorgenommen werden.

Nr. 110. Entsch. des Kassationshofes in Paris.

Vom 21. April 1902.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 9. S. 287. — Bulletin annoté 1902. S. 72.)

Internat. Uebereink. Art. 30. Der Frachtvertrag und die damit verbundene Haftung der Eisenbahn geht nach französischem Recht nicht mit der Avisierung von der Ankunft der Sendung, sondern erst mit der wirklichen Auslieferung der Sendung an den Empfänger zu Ende.

Eine Sendung Rüben, welche in Sénas am 5. Dezember 1899 der Eisenbahn zur Beförderung aufgegeben worden war und auf Spezialtarif mit verminderter Haftpflicht transportiert wurde, kam vor Ablauf der der Eisenbahn reglementarisch zukommenden Lieferfrist, welche am 15. Dezember zu Ende gegangen wäre, in der Bestimmungsstation — Châteaucreux P.L.M. — an. Der Empfänger Chorel wurde am 9. Dezember von der Ankunft der Sendung unterrichtet; als er dieselbe am 11. Dezember abholen wollte, hatten die Rüben durch inzwischen eingetretenen Frost Schaden gelitten. Der Empfänger verweigerte daher die Annahme. Die Eisenbahn verkaufte nun die Rüben unter der im Sinn von Art. 106 des Handelsgesetzbuches eingeholten Bewilligung des Präsidenten des Handelsgerichtes aus freier Hand. Der Empfänger aber belangte die Bahn auf Ersatz des Wertes der Sendung und des entgangenen Gewinnes.

Im Process ist festgestellt worden, dass bis zum 9. Dezember die Temperatur über dem Gefrierpunkt stand; dass sie dann aber auf —8° am 10. und auf —10° am 11. Dezember gesunken ist und der Schaden eine Folge dieses plötzlichen Kältefalles war.

Das Handelsgericht in Saint-Etienne hiess die Klage gut. Als Frachtführer, wurde in der Begründung ausgeführt, würde die Bahn für den eingetretenen Schaden allerdings nicht verantwortlich sein, weil sie nach dem Spezialtarif für die während der Beförderung entstandenen Schäden am Gute nicht hafte, aber der Frachtvertrag sei mit der Absendung der Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes beendigt. Mit dem Augenblick dieser Benachrichtigung sei die Eisenbahn in die Stellung eines Depositärs eingetreten; der Frachtvertrag sei durch den Verwahrungsvertrag abgelöst worden, und die Bahn verpflichtet gewesen, als guter Hausvater für die Erhaltung des Gutes

zu sorgen, wie sie sich ja anderseits auch das Recht auf Erhebung von Lagergeld vorbehalten habe. Von dieser Verantwortlichkeit könnte sie nur der Nachweis entlasten, dass der Schaden infolge höherer Gewalt entstanden sei. Als solche könne aber der eingetretene Frost nicht angesehen werden. Auch seien beim Verkauf des Gutes die dem Verwahrer obliegenden Pflichten vernachlässigt worden, sofern zu demselben alle Interessenten und namentlich der Empfänger hätte zugezogen werden sollen.

Dieses Urtheil ist auf Antrag der P. L. M. vom Kassationshof aufgehoben worden.

Gründe:

Das angefochtene Urteil ist, um den Anspruch der Eisenbahn auf die verminderte Verantwortlichkeit im Sinn des Spezialtarifs auszuschliessen und die Eisenbahn zur Entschädigung an den Empfänger verhalten zu können, davon ausgegangen, dass infolge der Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes am 9. Dezember, durch welche Benachrichtigung der Empfänger unter Androhung der Erhebung von Lagergebühren zur Empfangnahme des Gutes aufgefordert wurde, der Frachtvertrag durch einen neuen, den Verwahrungsvertrag, abgelöst worden sei. Der Frachtvertrag wird aber erst beendigt mit der Ablieferung des Gutes an den Empfänger, und die Lagergebühren, welche dieser zu bezahlen hat, wenn er aus irgend einer Ursache das Gut innerhalb 48 Stunden von der Uebergabe der Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes zur Post nicht abholt, sind in der Ordonnanz vom 15. November 1846 ausdrücklich als Nebengebühren bezeichnet, welche aus dem Frachtvertrag erfliessen.

Die Annahme des Handelsgerichtes, dass der Frachtvertrag durch einen Verwahrungsvertrag abgelöst worden sei, ist daher unrichtig und das darauf gegründete Urteil muss kassiert werden.

Nr. 111. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 22. April 1902.

(Allgem. Tarif-Anz. XXI. Nr. 29. S. 459.)

§ 86 Oesterr. Eisenb.-Betr.-Regl. War die Reparatur eines unterwegs schadhaft gewordenen Güterwagens oder die Umladung des darin verladenen Gutes in kurzer Zeit möglich, so ist die Eisenbahn, wenn dies unterlassen wird, für die Lieferfristversäumniss haftpflichtig.

Aus den thatsächlichen Ausführungen der Zeugen J. R. und J. D. ergiebt sich keineswegs, dass durch den Bruch des Tragfedernhauptblattes die Abwendung der Versäumung der Lieferfrist unmöglich gewesen ist. Bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers oblag es vielmehr der Bahn, im Hinblicke auf die drohende Lieferfristverspätung

die Reparatur des schadhaften Waggons, welcher bereits am 20. Dezember um 3 Uhr 25 Minuten Nachmittags in der Station Stadlau eingelangt war, oder aber die Umladung der Waare sofort zu veranlassen, was jedes nach der Aussage des Zeugen D. den Zeitraum von nur einer Stunde beansprucht hätte und in der mit Werkstätte und einem ausreichenden Waggonpark versehenen grossen Station Stadlau trotz des herrschenden starken Weihnachtsverkehres und der mangelhaften Anlage des dortigen Frachtenbahnhofes leicht zu bewerkstelligen gewesen wäre. Es erscheint daher die Rechtsanschauung des Berufungsgerichtes, dass eine frühere Behebung der Beschädigung nicht möglich und eine Umladung der Waare unthunlich war, somit die eingetretene Verzögerung in der Lieferung der letzteren durch einen von der Bahn gemäss § 86 Betr.-Regl. nicht zu vertretenden Zufall herbeigeführt worden ist, rechtsirrthümlich.

Nr. 112. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.
Vom 24. April 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 77. S. 1954.)

Umfang der Kompetenz des Eisenbahnministeriums bei der Genehmigung von Eisenbahn-Bauausführungen.

1. Die Kompetenz des Eisenbahnministeriums zur Genehmigung von Bauausführungen setzt nicht nothwendigerweise voraus, dass die für den Bau zu verwendenden Grundstücke im Bahnbesitze stehen. Die Besitzergreifung des erforderlichen Baugrundes bildet nur eine Voraussetzung der Wirksamkeit des ertheilten Bauconsenses.

2. Kraft der Ueberordnung der für die Ausführung von Bahnanlagen massgebenden öffentlichen Verkehrsinteressen über die in Lager-, bezw. Regulirungsplänen zum Ausdrucke gelangenden localen Interessen ist das Eisenbahnministerium bei Consentirung von Bahnbauprojecten an die Festsetzungen solcher Lager-, bezw. Regulirungspläne auch dann nicht gebunden, wenn diese durch competente Genehmigung für die regelmässigen Baubehörden nach Massgabe der baurechtlichen Vorschriften bindend geworden sind.

3. Die den Bahnunternehmungen nach § 10 c des Eisenbahn-Concessionsgesetzes hinsichtlich der durch den Bahnbau ganz oder theilweise zerstörten oder unfahrbar gemachten öffentlichen Communicationen obliegende Wiederherstellungspflicht bedingt nicht die Berücksichtigung blos beabsichtigter Bauführungen.

Nr. 113. Entsch. des Kassationshofes in Turin. Vom 25. April 1902.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 7. S. 239.)

Art. 5, 31 Internat. Uebereink. Art. 69 Ital. Tarife. Ueber den rechtlichen Inhalt der Verpflichtung der Eisenbahn zur Wagenstellung, nach italienischem Recht.

Eine Firma in Savigliano versandte 74 Säcke Reis an einen Kaufmann in Genua. Die Verladung war von der Absenderin selbst besorgt worden. Bei der Ankunft ergab sich, dass 36 Säcke und je die unteren Partieen des Inhalts dieser Säcke durch Kohlenstaub geschwärzt waren. Dieser Thatbestand wurde amtlich festgestellt. Die vorschriftsgemäss zugezogenen Sachverständigen erklärten, dass diese Verunreinigung von Kohlenrückständen im Wagen herrühre. In der That war dieser unmittelbar vor dem Transport der Reis-Säcke zum Kohlentransport benützt worden. Der Schaden an Sack und Ware wurde auf 140 Lire festgesetzt. Da die Eisenbahn die Haftpflicht ablehnte, erhob der Empfänger gerichtliche Klage auf Schadenersatz.

Die beklagte Bahn berief sich auf Art. 69 der Tarife und Transportbedingungen für die italienischen Eisenbahnen, lautend:

Art. 69. Auf- und Abladen.

Ziffer 1. Das Auf- und Abladen der Güter, zu welcher Klasse immer diese gehören mögen, ist in der Regel Sache der Verwaltung.

Ziffer 4. Die Verwaltung ist befugt, zu verordnen, dass unter bestimmten Voraussetzungen, überall oder nur in einzelnen zu bezeichnenden Stationen, der Auflad dem Absender und der Ablad dem Empfänger, auf deren Kosten, überbunden sei, oder auf Antrag überlassen werde . . . . .

Ziffer 5. In diesem Falle hat die Verwaltung ihrer Verpflichtung Genüge geleistet, sobald der Wagen an eine Stelle verbracht ist, zu welcher der Zutritt möglich ist und an welcher der Auflad oder der Ablad bewerkstelligt werden kann.

Die der Bahn in Ziffer 5 auferlegte Pflicht sei von ihr erfüllt worden; der Absender habe den Wagen vorbehaltlos und damit auch die Selbsthaftung für alles Weitere übernommen.

In der That wurde die Klage in der ersten und alsdann auch in der Berufungsinstanz abgewiesen, worauf der Kläger die Nichtigkeitsbeschwerde erhob, zu deren Begründung er geltend machte, die Bahn sei verpflichtet, den Wagen in gutem Zustand zu stellen, und die Bestimmung von Art. 69 Ziffer 5, der Tarife habe nicht den Sinn, dass die Bahn befugt sein solle, ungestraft (impunemente) einen reparaturbedürftigen Wagen zu stellen.

Der Kassationshof von Turin verwarf jedoch die Nichtigkeitsbeschwerde und zwar gestützt auf folgende, hier auszugsweise wiedergegebenen

Gründe:

Wenn der Absender den Auflad selbst übernimmt, womit er sich eine entsprechende Ermässigung der Beförderungsgebühren sichert, so soll er dabei mit aller einem ordentlichen Kaufmann zukommenden Sorgfalt und unter Anwendung aller derjenigen Vorsichtsmassregeln, welche durch die Natur der Ware bedingt werden, vorgehen. Er hat seiner Verpflichtung nicht Genüge gethan, wenn er einfach, gleichsam automatisch, den Auflad auf denjenigen Wagen, der ihm gerade zur Verfügung gestellt ist, besorgt, ohne sich weiter an den Zustand des Wagens zu kehren und obgleich es auch für ihn ersichtlich sein musste, dass die Ware nicht ohne die Gefahr, dass sie Schaden leide, in den Wagen, so wie ihn die Eisenbahn gestellt, verladen werden durfte. Um die drohende Beschädigung zu vermeiden, hätte man den Wagen inwendig waschen und reinigen sollen. Diese Massnahmen fallen nicht unter den Begriff der Reparaturen, gehören vielmehr dem Wesen nach zum Auflad selbst, den der Absender aus freien Stücken und unter eigener Verantwortlichkeit übernommen hat. Nachdem er den Wagen, so wie er ihm gestellt worden, vorbehaltlos angenommen, war es seine Sache, alles Nötige vorzukehren und dafür zu sorgen, damit dem Frachtführer das Ganze in gehörigem Zustande zur Beförderung übergeben werde.

Nr. 114. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
3. Straf-Senat. Vom 1. Mai 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 5. S. 1135.)

Eisenb.-Verk.-Ordn. vom 26. Oktober 1899 §§ 30 ff., 32, 34. Die Beförderung von Zeitungspacketen durch expressen Boten als Handgepäck im Wagenabtheil auf der Eisenbahn ist nach § 2 des Reichspostgesetzes vom 28. Oktober 1871 nicht verboten, wohl aber die Beförderung als mit Gepäckschein aufgegebenes Reisegepäck.

Das angefochtene Urtheil nimmt an, dass sowohl die Mitnahme der Zeitungspackete als Handgepäck wie auch deren Aufgabe als Reisegepäck den Vorschriften in § 2 des Reichspostgesetzes zuwiderlaufe, und hat deshalb den Angeklagten D. als Thäter wegen fortgesetzter Postportohinterziehung in Anwendung der §§ 1, 2 und 27 Nr. 1 des erwähnten Reichsgesetzes zu der hiernach verwirkten Geldstrafe verurtheilt.

Die Revision des Angeklagten D. bekämpft den von dem ersten Richter eingenommenen Rechtsstandpunkt als einen auf Rechtsirrthum beruhenden.

Der in dieser Hinsicht geltend gemachte Revisionsangriff kann indessen, soweit wenigstens die Beförderung der Zeitungspackete in Frage

als Reisegepäck mittels der Eisenbahn in Betracht kommt, nicht für zutreffend und durchgreifend angesehen werden.

An dem für den Begriff des expressen Boten unerlässlichen Requisit einer Beförderung durch denselben fehlt es bei der Beförderung als Reisegepäck mittels der Eisenbahn.

Denn hier übernimmt die Eisenbahn einen wesentlichen Theil der Obliegenheit des Boten und dieser verliert dadurch die Eigenschaft eines Expressen im Sinne des Gesetzes, er hört auf, Beförderungsmittel zu sein. Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899, welche in ihrem vierten Abschnitte die Beförderung des Reisegepäcks behandelt, lässt inhaltlich der Vorschriften in den §§ 30 ff. klar erkennen, dass die Beförderung des sogenannten Reisegepäcks auf Grund eines besonderen Transportvertrages erfolgt, welcher neben dem Personentransportvertrage selbständig in Bezug auf das Reisegepäck gegen Bezahlung einer Gepäckfracht (§ 32 Absatz 4) durch Auflieferung des Reisegepäcks und Lösung eines die Stelle des Frachtbriefes vertretenden Gepäckscheins, zum Abschluss gelangt. Die Eisenbahn haftet (§ 34 der Verkehrsordnung) für das zur Beförderung aufgegebene Reisegepäck in gleicher Weise wie für die Beförderung von Frachtgütern und auch für den Verlust des Reisegepäcks, sofern nur nach seiner Ankunft am Bestimmungsorte seine Abforderung innerhalb einer Frist von 8 Tagen erfolgt. Das Reisegepäck geht durch Aufgabe desselben bei der Eisenbahn vertragsmässig in den Besitz, die Obhut und in die Aufsicht derselben über und unterliegt dieser bis zu seiner Abholung an der Ankunftsstation durch den hierzu Berechtigten. Von der Beförderung von Frachtgut unterscheidet sich die des Reisegepäcks in der Hauptsache nur dadurch, dass ersteres in den regelmässig verkehrenden Güterzügen befördert wird, während das Reisegepäck im Interesse der Erleichterung des Reiseverkehrs in den Gepäckwagen der Personenzüge zum Transport gelangt.

Man kann deshalb in dem Falle der Beförderung der Zeitungspackete als Reisegepäck nicht mehr von einem expressen Boten und der Beförderung durch einen solchen als Beförderungsmittel reden und vermag hieran auch der Umstand nichts zu ändern, dass der Reisende, dessen Gepäck als Reisegepäck zur Beförderung gelangt, regelmässig, wenn dies auch nicht nothwendig zutreffen muss, zur Beförderung seiner Person sich des gleichen Eisenbahnzuges bedienen wird.

Wenn nun auch die Beförderung postzwangspflichtiger Zeitungspackete als Reisegepäck durch einen Expressboten als straffällig erscheint, so lässt sich doch das Gleiche nicht dann sagen, wenn die be-

treffenden Zeitungspackete von dem Expressboten in sein Wagenabtheil als Handgepäck mitgenommen werden.

Der Vorderrichter vertritt zwar auch in dieser Beziehung den gegentheiligen Standpunkt.

Die desfallsigen Ausführungen des angefochtenen Urtheils beruhen indessen auf Rechtsirrthum.

§ 28 der Eisenbahnverkehrsordnung gestattet nur die Mitführung des sogenannten Handgepäcks in den Personenwagen und bestimmt ausdrücklich, dass Gepäckscheine hierfür nicht ausgegeben werden, die Reisenden auch das in den Wagenabtheilen mitgeführte Reisegepäck selbst zu beaufsichtigen haben. Die Eisenbahn übernimmt auch, wie sich aus § 465 Absatz 3 des Handelsgesetzbuches neuer Fassung und aus § 34 letzter Absatz der Eisenbahnverkehrsordnung ergiebt, im Gegensatz zu dem zur Beförderung aufgegebenen Reisegepäck in Bezug auf das Handgepäck keinerlei Verantwortlichkeit und Haftung für dessen Verlust, Minderung und Beschädigung, sofern ihr nicht ein Verschulden zur Last fällt.

Durch den von dem Reisenden für seine Person durch Lösung der Fahrkarte abgeschlossenen Transportvertrag erwirbt derselbe allerdings mit Rücksicht auf die Bestimmung in § 28 der Verkehrsordnung zugleich das vertragsmässige Recht auf Mitnahme seines Handgepäcks in seinem Wagenabtheil und die Eisenbahn ist, soweit dabei die erforderlichen Grenzen innegehalten werden, vertragsmässig verpflichtet, dies ihrerseits zu gestatten.

Dieses Recht und diese Pflicht folgen aber ohne weiteres aus dem abgeschlossenen Personentransportvertrage in Verbindung mit § 28 a. a. O. und stellen sich als ein Ausfluss dieses Vertrages dar, welchen man insofern als einen erweiterten Personentransportvertrag bezeichnen kann.

Demgegenüber kann die Ansicht des Vorderrichters, dass der Reisende die Beförderung des Handgepäcks der Eisenbahn überträgt und mit ihr ausser über die Beförderung seiner Person zugleich über die Beförderung seines Handgepäcks einen besonderen Frachtvertrag abschliesst, nicht aufrecht erhalten werden und lässt sich zu gunsten derselben insbesondere nicht der § 465 Absatz 3 des neuen Handelsgesetzbuches verwerthen.

Hiernach ist davon auszugehen, dass der Reisende, was von entscheidender Bedeutung ist, durch Mitnahme seines Handgepäcks in den Personenwagen dieses unter seiner eigenen Obhut und Beaufsichtigung selbst mit sich führt, die unmittelbare Verfügung über dasselbe behält, solches selbst befördert und eine von der Beförderung seiner Person

getrennte gesonderte Beförderung des Handgepäcks durch die Eisenbahn nicht stattfindet.

Trifft dies aber zu, so verliert ein expresser Bote dadurch, dass er die von ihm zu befördernden postzwangspflichtigen Gegenstände bei Benutzung der Eisenbahn mit als Handgepäck in den Personenwagen nimmt, nicht seine Eigenschaft als expresser Bote, er bleibt Beförderungsmittel und macht sich eines strafbaren Eingriffs in die Rechte der Post nicht schuldig.

Nr. 115. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.
Vom 3. Mai 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 86. S. 2149.)

Die Eisenbahnunternehmung kann nicht verhalten werden, bei Durchführung ihrer Bauprojecte auf noch nicht rechtskräftig genehmigte Strassenprojecte Bedacht zu nehmen.

Mit dem Beschlusse vom 8. März 1897 hat der Gemeinderath der Stadt Bielitz allerdings beschlossen, dass die von der Tunnelstrasse gegen Schirm durch den Bahndurchlass zu führende Strasse eine Breite von 12 m erhalten soll.

Es soll hier nicht untersucht werden, ob ein solcher Beschluss der Gemeinde in Betreff der Breite einer Strasse für Ausführungen einer Eisenbahn bindend ist; denn es ist zu erinnern, dass der vorliegende Beschluss keineswegs selbstständig die Breite der Strasse bestimmte, sondern dass dieser Beschluss vielmehr nur bei Berathung über den Stadtplan (Regulirungsplan) gefasst wurde, also auch nur im Zusammenhange mit dem Regulirungsplane zur Wirksamkeit gelangen kann (§ 15, beziehungsweise 8 der Bauordnung vom 2. Juni 1883, L.-G.- und V.-Bl. für Schlesien Nr. 26).

Da der Regulirungsplan selbst, wie erwähnt, die Genehmigung (§ 107 der schlesischen Bauordnung) noch nicht erhalten hat und daher noch nicht rechtskräftig festgestellt ist, so kann auch der einen Bestandtheil dieses Regulirungsplanes bildende Beschluss in Betreff der Strassenbreite bezüglich der Dimensionen des herzustellenden, beziehungsweise zu verlängernden Bahndurchlasses nicht massgebend sein; denn in dem Falle, als der Regulirungsplan nicht Rechtskraft erlangt, wird auch der Beschluss über die Strassenbreite hinfällig. Da weiteres in Gemässheit des § 10, lit. c), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, den concessionirten Eisenbahnunternehmungen nur die Verpflichtung obliegt, die bestehenden Communicationen, falls dieselben durch den Bau der Eisenbahn gestört werden, anderweitig vollkommen wieder herzustellen, also die zur Zeit der Ausführung des Bahnbaues bestehenden Communicationen in ihrem dermaligen Zustande zu erhalten, so kann die Eisenbahnunter-

nehmung nicht verhalten werden, auf Strassenprojecte der Stadt, welche noch nicht endgiltig feststehen, Bedacht zu nehmen.

Nr. 116. Rek.-Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.
Vom 6. Mai 1902.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. III. Nr. 10. S. 302.)

§ 1 Gew.-Unf.-Vers.-Ges. Zusammenhang von Verletzungen auf Reisen zu Heilungs- und Untersuchungszwecken mit dem Betriebsunfalle, welcher die Reise veranlasst hat.

Ein Arbeiter, welcher sich im Betrieb eine Verletzung der rechten Hand zugezogen hatte, erlitt auf dem Wege zu dem Krankenhaus, in welches er zum Zwecke der Heilung eingewiesen worden war, einen neuen Unfall, indem er beim Abspringen von der Pferdebahn zu Falle kam und sich einen Bruch des rechten Schenkelhalses zuzog.

Der wegen des neuen Unfalls erhobene Entschädigungsanspruch ist durch Rekursentscheidung vom 6. Mai 1902 mit folgender Begründung abgelehnt worden:

In ständiger Rechtsprechung hat das Reichs-Versicherungsamt daran festgehalten, dass Unfälle auf Reisen, welche in Verfolg des Heilverfahrens, insbesondere zur Untersuchung oder zur Heilung von Verletzungen vorgenommen werden, und dass Beschädigungen der Gesundheit von Versicherten während des zum gleichen Zwecke erfolgenden Aufenthalts in Krankenhäusern der Entschädigungspflicht der Berufsgenossenschaften nur unter der Voraussetzung unterliegen, dass die Unfälle oder Beschädigungen durch den früheren, bei dem Betrieb erlittenen Unfall in dem Sinne mittelbar herbeigeführt sind, dass dieselbe Reise oder derselbe Aufenthalt im Krankenhause den zweiten Unfall nicht herbeigeführt haben würde, wenn nicht in Folge der früheren Verletzung eine geringere körperliche Gewandtheit oder Widerstandskraft des Versicherten vorhanden gewesen wäre, oder aber, dass der Verletzte durch die zu dem Untersuchungs- oder Heilungszweck erfolgte Massnahme besonderen Gefahren ausgesetzt worden ist, die über die Gefahren des gewöhnlichen Lebens hinausgingen (zu vergl. Rekursentscheidungen 1389, 1393, 1561, 1597 und 1598, Amtl. Nachr. des R.-V.-A. 1895 S. 147 und 153, 1896 S. 468, 1897 S. 303 und 305). Die Eisenbahn oder die städtischen Strassenbahnen hat das Reichs-Versicherungsamt aber in der Regel als einen über die Gefahren des gewöhnlichen Lebens hinausgehenden Gefahrenbereich in dem Sinne nicht angesehen, dass ihre Benutzung bei Anwendung der vorstehenden Grundsätze die Verletzten dem Schutze der Unfallversicherung noch unterstellte. Insbesondere kann auch die grössere oder geringere Ungewandtheit in der Benutzung der genannten Einrichtungen die Annahme

einer über die Gefahr des gewöhnlichen Lebens hinausgehenden erhöhten Gefahr nicht rechtfertigen, weil die Unbekanntschaft mit den Gefahren der neuzeitlichen Transportmittel sich in der Regel einer genauen Feststellung entzieht und ferner, weil bei Anwendung einiger Vorsicht die zur Sicherung der Reisenden allgemein getroffenen Vorkehrungen genügen, um jede aussergewöhnliche Gefahr auch für den Ungeübten auszuschliessen; endlich aber, weil die Bekanntschaft mit den genannten Transportanstalten auch bei der ländlichen Bevölkerung allgemein vorausgesetzt werden kann.

Hiernach könnte der Anspruch des Klägers auf Entschädigung für die Folgen des bei dem vorzeitigen Verlassen der Pferdebahn erlittenen Unfalls nach Lage des Falles nur dann Erfolg haben, wenn dargethan wäre, dass die Verletzung voraussichtlich nicht eingetreten sein würde, wenn der Kläger nicht im Gebrauche seiner rechten Hand behindert gewesen wäre. Ein solcher Nachweis ist aber nicht erbracht.

Nr. 117. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

1. Senat. Vom 13. Mai 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 5. S. 1128.)

Durch die Ausübung des Eigenthums dürfen die polizeilich zu schützenden Interessen des Gemeinwohls — namentlich Leben und Gesundheit der Menschen — nicht gefährdet werden. Errichtet z. B. ein Eigenthümer auf seinem Grundstück an einer Eisenbahn einen undurchsichtigen Zaun, der eine in der Nähe befindliche Ueberfahrt so unübersichtlich macht, dass hierdurch — wenn auch in Verbindung mit dem Eisenbahnbetrieb — eine Gefahr entsteht, so kann die Polizei von dem Grundstückseigenthümer die Wiederherstellung eines polizeimässigen Zustandes durch Entfernung des undurchsichtigen Zaunes verlangen.

In dem Vorhandensein des undurchsichtigen Bretterzaunes liegt mit Rücksicht auf den Betrieb der die Chaussee durchschneidenden Eisenbahn eine Gefahr, einmal für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs, weil der Zaun den freien Ausblick vom Eisenbahnzuge aus hindert, ausserdem aber für das auf der Chaussee verkehrende Publikum, welches wegen des Zaunes das Herannahen des Zuges nicht rechtzeitig sieht. Es ergiebt sich dies aus den auf Grund örtlicher Besichtigung getroffenen Feststellungen der Verwaltungsbehörden in Verbindung mit der bei den Akten befindlichen Zeichnung. Die Gefährlichkeit des Zustandes scheint die Klägerin auch nicht bestreiten zu wollen. Sie meint aber, dass die Polizei entweder der Bahn den Eisenbahnbetrieb habe untersagen können, bis diese das Recht auf Beseitigung des undurchsichtigen Zaunes erlangt habe, oder dass die Polizei der Eisenbahn die Anbringung und Bedienung einer Wegeschranke habe aufgeben sollen. Lässt sich die Gefahr auf andere Art abwenden, so darf der

Eisenbahnbetrieb nach erfolgter Konzessionirung der Bahn nicht polizeilich gehindert werden (vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, Band VII S. 267 ff., vergl. auch Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Band XXIII S. 372 ff.). Allerdings könnte der Eisenbahnverwaltung durch die Landespolizeibehörde die Verpflichtung auferlegt werden, an dem Chausseeübergange eine Wegeschranke anbringen und bedienen zu lassen (vergl. § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 — Gesetzsammlung S. 505 —, § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874; vergl. auch von Brauchitsch, Verwaltungsgesetze, Band VI S. 391, 392 Anm. 36 bis 38). Aber die Ortspolizeibehörde darf von dem Besitzer eines benachbarten Grundstücks die Beseitigung einer Anlage, die mit Rücksicht auf den Eisenbahnbetrieb gefährlich ist, fordern, auch wenn sich die Gefahr vielleicht durch eine Einrichtung abwenden liesse, die dem Eisenbahnunternehmer aufgegeben werden könnte. Da die Gefahr durch die Errichtung eines undurchsichtigen Zaunes — wenn auch in Verbindung mit dem Eisenbahnbetriebe — entsteht, so kann die Polizei von dem Grundstückseigenthümer, der den Zaun hat aufführen lassen, die Wiederherstellung eines polizeimässigen Zustandes durch Entfernung des undurchsichtigen Zaunes verlangen. Die Möglichkeit der Herbeiführung eines polizeimässigen Zustandes auf anderem Wege unter Inanspruchnahme des Eisenbahnunternehmers steht dem nicht entgegen (vergl. Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Band XXI S. 416, Band XXIV S. 400 ff.). Dabei muss hier dahingestellt bleiben, ob etwa der Klägerin ein Entschädigungsanspruch gegen den Eisenbahnunternehmer zusteht, weil sie infolge des Eisenbahnbetriebes verhindert ist, ihr Grundstück mit einer undurchsichtigen Umwehrung zu umgeben. Denn über einen solchen Entschädigungsanspruch haben die ordentlichen Gerichte zu entscheiden (vergl. übrigens Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Band VII S. 266 ff.).

Danach war die Klage abzuweisen.

Nr. 118. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 17. Mai 1902.

Internat. Uebereink. Art. 30, 34, 41 (D. H.G.B. §§ 456, 457. Eisenb.-Verk.-Ord. §§ 75, 80, 88). Aushändigung an den nicht legitimirten Empfänger ist Verlust. Gegen die Verlustklage stehen der Eisenbahn nur die Einreden aus Art. 30 zu. Doch muss die Klage auf Ersatz des verlorenen Gutes, nicht eines anderweitig durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Bahn bei Ausführung des Frachtvertrages entstandenen Schadens (Art. 41) gerichtet sein.

Wie im allgemeinen Frachtrechte, so liegt auch im Sinne des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr

vom 14. Oktober 1890 Verlust des Frachtgutes vor, wenn der Frachtführer, hier also die Eisenbahn, ausser Stande ist, das Gut bestimmungsmässig auszuhändigen und der vertragsmässigen Ablieferungspflicht zu genügen, einerlei, worin dies seinen Grund hat.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts Band 4 Seite 14, Band 15 Seite 30.

Aushändigung an einen nicht legitimirten Empfänger ist — falls die Bahn das Gut nicht wieder zur Stelle schafft — „Verlust". Nach dem zwischen der Klägerin und der Eisenbahn abgeschlossenen Frachtvertrage, wie er in den vorgelegten Frachtbriefen beurkundet worden ist, hatte sich die Klägerin selbst als Empfänger des Gutes bezeichnet. Im Verhältnisse zwischen den Parteien war daher die Aushändigung der Sendung an die Société Aushändigung an eine nicht legitimirte Person.

Auf Grund dieser Sachlage würde die Klägerin nach Artikel 30 und 34 des internationalen Uebereinkommens in der Lage gewesen sein, von der Eisenbahn den Ersatz des gemeinen Handelswerthes der verlorenen Sendung zu fordern. Auch hätte sie diese Ersatzforderung auf einen Theil des Werthes beschränken können, etwa auf die 3200 Rubel, die sie in der Klagschrift als ihren Schaden bezeichnet hat. Einer so begründeten Klage gegenüber würde sich die Eisenbahn nur mit einem der Beweise haben vertheidigen können, die Artikel 30 anführt; sie hätte also nachweisen müssen, dass der Verlust durch ein Verschulden der Klägerin oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden sei, Vertheidigungsbehelfe, die die Eisenbahn hier nicht zur Hand genommen hat und die ihr nach dem, was feststeht, auch nicht zur Seite stehen. Unbeachtlich aber würde es gewesen sein, wenn sich die Eisenbahn einer so begründeten Klage gegenüber etwa damit hätte vertheidigen wollen, dass sie das Frachtgut zwar an eine nach dem Frachtbriefe nicht legitimirte Person, aber doch an den Eigenthümer oder an den, dem die Klägerin selbst es habe geben müssen, ausgeliefert habe. Der Frachtvertrag wird zwischen dem auf dem Frachtbriefe bezeichneten Absender und der Eisenbahn abgeschlossen, und für die Rechte und Pflichten, die der Frachtvertrag begründet, ist es bedeutungslos, ob der Absender den Vertrag im eigenen oder im fremden Interesse abgeschlossen hat, ob der Absender oder ein Dritter Eigenthümer des Gutes ist, und welche sonstigen obligatorischen Rechtsverhältnisse (Kauf, Miethe, Auftrag) den Anlass zur Versendung des Gutes gegeben haben. So wenig der Absender, der die Eisenbahn wegen Verlustes des Frachtgutes auf dessen Sachwerth in Anspruch nimmt, über diese hinter dem Fracht-

vertrage liegenden Rechtsbeziehungen irgend welche Rechenschaft schuldig ist,

Entscheidungen des Reichsgerichts Band 1 Seite 2,

ebensowenig kann die Eisenbahn grundsätzlich damit gehört werden, wenn sie aus diesen Rechtsbeziehungen ihrerseits Vertheidigungsbehelfe gegen eine derartige Klage entnehmen wollte.

Im vorliegenden Falle aber hat die Klägerin diesen Weg nicht eingeschlagen. Sie hat nicht auf Ersatz des Werthes eines in Verlust gerathenen Frachtgutes geklagt, sondern — gestützt auf Artikel 41 des internationalen Uebereinkommens — auf Ersatz eines Schadens, den ihr die Eisenbahn anderweitig durch eine grobe Fahrlässigkeit bei der Ausübung des Frachtvertrages zugefügt habe. Die Eisenbahn habe sie durch die Aushändigung des Frachtgutes an die Société um einen Betrag von 3200 Rubel gekränkt, den sie beim richtigen Verhalten der Bahn von dieser Gesellschaft erhalten haben würde: Das ist der Standpunkt, den die Klägerin von Anfang an in dem vorliegenden Rechtsstreite eingenommen hat. Da es sich hierbei nicht etwa um eine „Nachnahme", womit das Frachtgut belastet war, im Sinne des Art. 13 des internationalen Uebereinkommens gehandelt hat, so ergab diese Klagebegründung von vornherein, dass die Klägerin es für nützlich hielt, den formalen Boden des nackten Frachtgeschäftes zu verlassen und die dahinter liegenden Rechtsbeziehungen, insbesondere die Beziehungen zu der Société — die in den Frachtbriefen überhaupt nicht genannt wird — aufzudecken und klar zu stellen. War die Klage aber so begründet, so ergiebt sich von selbst, dass auch der Eisenbahn das Recht nicht verkümmert werden darf, auf diese an und für sich dem Frachtvertrage fremden Rechtsbeziehungen einzugehen, in Bezug darauf widerstreitende Behauptungen aufzustellen und aus diesen Beziehungen Vertheidigungsbehelfe zu entnehmen.

Demnach kann es nicht für zutreffend erachtet werden, wenn der Vertreter der Revision darüber Beschwerde führt, dass das Berufungsgericht überhaupt in diesem Streite zwischen dem Absender und der Eisenbahn auf Rechtsverhältnisse eingegangen sei, die zwischen dem Absender und einem Dritten obwalteten. Vielmehr ist anzuerkennen, dass es nach der Art der von der Klägerin gebrachten thatsächlichen Begründung der Klage durchaus geboten war, die Rechtsbeziehungen der Klägerin zu der Société zu erörtern und festzustellen. Kann dies freilich auch in dem gegenwärtigen Prozesse nicht so geschehen, dass für diese beiden Personen in ihrem Verhältnisse zu einander eine rechtskräftige Entscheidung gewonnen würde, so liegt in diesem Umstande doch kein Hinderniss einer Entscheidung überhaupt.

Nun hat freilich die Klägerin in der Berufungsinstanz nachträglich den Versuch gemacht, ihre Klage auf die Artikel 30 und 34 des internationalen Uebereinkommens zu stützen. Damit aber trat sie in Widerspruch mit ihrem eigenen bisherigen Vorbringen. Denn dies beruhte darauf, dass ein Sachwerth des Frachtgutes von ihr nicht zu beanspruchen sei, da das Frachtgut zwar vorschnell, aber doch an die materiell berechtigte Person ausgehändigt worden sei. Nachdem in dieser Hinsicht das Sachverhältniss durch übereinstimmende Erklärungen der Parteien einmal aufgeklärt und die Entscheidung des materiellen dem Frachtgeschäfte zu Grunde liegenden Rechtsverhältnisses, aus dem die Klägerin ihren Schadensanspruch hergeleitet hatte, der richterlichen Entscheidung unterbreitet worden war, konnte sich die Klägerin hinterher nicht mehr auf den bloss formalen Standpunkt zurückziehen.

Nr. 119. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 27. Mai 1902.

(Allg. Tarif-Anz. XXI. Nr. 34. S. 526.)

Die Sendung gilt als von der Partei übernommen, wenn sie ein Bahnorgan in der Bestimmungsstation beauftragt, die einlangende Sendung mit einem dem Bahnorgane übergebenen Frachtbriefe weiter-, beziehungsweise zurückzusenden.

Nach Ansicht des Gerichtes ist der hier in Frage kommende Anspruch betreffs des Schadensersatzanspruches wegen verspäteter Lieferung der in Wien am 6. Oktober 1899 nach S. Michele aufgegebenen Sendung erloschen und auch verjährt. Da die Sendung von einem hiezu berechtigten Bevollmächtigten in S. Michele am 1. November 1899 mit einem neuen Frachtbriefe, auf welchem J. W. als Absender fungirte, neu aufgegeben wurde, so musste die Sendung nothwendigerweise in S. Michele früher übernommen worden sein. Dass derjenige, welcher die Sendung in S. Michele übernahm, um sie dann wieder in S. Michele nach Wien aufzugeben, ein Bahnbediensteter gewesen sein soll, ändert an dem Sachverhalte nichts, da dieser Bedienstete das Gut nicht im Namen der Bahn, sondern im Namen des J. W. als Bevollmächtigter des S. A. übernahm. Auch der Umstand, dass die Fracht in S. Michele angeblich nicht bezahlt, sondern nachgenommen wurde, ist kein Beleg dafür, dass die Sendung in S. Michele nicht übernommen wurde, denn derjenige, welcher das Gut dort übernahm, war jedenfalls der Bahn für den Frachtbetrag haftbar, falls er den Frachtbetrag nicht wirklich bezahlt hätte. Diese Haftung konnte der betreffende Bedienstete übernehmen, da er den Frachtbetrag bei der neuen Sendung von S. Michele nach Wien übernahm und dieser Betrag sammt der neuen Fracht durch den Werth des Gutes gedeckt war. Aber selbst wenn die Bahn ein Gut ausfolgt, ohne die darauf haftende Fracht einzuziehen, so ist das

Gut von der Bahn doch ausgeliefert, beziehungsweise von der Partei übernommen. Da somit das Gut vor dem 2. November in S. Michele übernommen wurde, so erscheint die Reclamation wegen Schadenersatz infolge Lieferungsfristversäumniss am 19. November 1899 nicht innerhalb 14 Tagen angebracht, infolgedessen gemäss § 90 (1) alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen sind. Abgesehen davon, ist dieser Anspruch auch nach § 90 Betr.-Regl. verjährt, weil seit der Uebernahme in S. Michele und selbst seit der Uebernahme des Gutes in Wien am 14. November 1899 bis zur gerichtlichen Geltendmachung dieses Anspruches, das ist am 8. Mai 1902, mehr als ein Jahr verflossen ist.

Nr. 120. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 10. Juni 1902.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. III. Nr. 10. S. 320.)

Das über einen Vorgang gebreitete Dunkel schlägt nur zum Nachtheile des Unternehmers aus. Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 § 1.

Eine nothwendige und selbstverständliche Folge des Prinzips des § 1 des Haftpflichtgesetzes ist, dass, sofern nur feststeht, dass bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet, oder körperlich verletzt worden, das Dunkel, das über den Vorgang selbst gebreitet ist, nur zum Nachtheile des Betriebsunternehmers ausschlägt. Weder er noch der Verletzte oder die Hinterbliebenen des Getödteten brauchen den näheren Vorgang zu ermitteln. Will aber der Unternehmer das eigene Verschulden des Getödteten oder Verletzten oder das Eingreifen höherer Gewalt darthun, so liegt es allerdings an ihm, das Dunkel zu lichten. Die Grenzen menschlicher Erkenntniss gestatten allerdings kaum eine jede Möglichkeit eines Irrthums ausschliessende Ermittelung der Wahrheit. Die Ueberzeugung von der Wahrheit einer Thatsache kann in ihren letzten Gründen auf Wahrscheinlichkeit beruhen, die mit zwingender Gewalt zu einem bestimmten Urtheil drängt. Welches Mass von Wahrscheinlichheit zur Bildung eines solchen gehört, ist Sache der Individualität. Die Bildung freier Ueberzeugung ist ein unkontrolirbarer Vorgang. Gerade das ist das Recht der freien Ueberzeugung, dass sie an keine Regeln gebunden ist. Eine Kritik des Produktes einer solchen Ueberzeugung kann sich somit in der Revisionsinstanz nur auf die Nachprüfung erstrecken, ob annehmbar die Prüfung des Richters sich auf alle jene Thatsachen und Vorgänge erstreckt habe, die nach den für den Fall massgebenden Rechtsgrundsätzen in Erwägung zu ziehen waren und für die Bildung des Urtheils massgebend sein mussten.

Nr. 121. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 17. Juni 1902.

Internat. Uebereink. Art. 11, 12, 45. — Von den zuviel eingehobenen Frachtbeträgen hat die Bahn Zinsen vom Tage der Reclamation ab zu vergüten.

Die Bahn war auf Grund der von dem Kläger vorgelegten Frachtbriefe und der von ihm geltend gemachten Anstände vollkommen in der Lage, sofort die Richtigkeit anzuerkennen. Die Reclamation ist nach dem Gesagten mit Recht als eine Mahnung zur Rückerstattung unberechtigterweise eingehobener Beträge anzusehen. Da somit eine fällige Forderung vorhanden war und die Bezahlung dieser Forderung eingemahnt wurde, so ist die Bahn gemäss Art. 288 H.G.B. zur Zahlung der Zinsen vom Tage der Mahnung verpflichtet, und da die Bahn die Höhe der angesprochenen Zinsen zugegeben hat, so war sie zur Zahlung des Klagsbetrages zu verurtheilen.

Wenn das hier in Betracht kommende Internationale Uebereinkommen keine Bestimmung enthält, nach welcher die Bahn zur Zahlung von Zinsen von den zu viel eingehobenen Frachtbeträgen ausdrücklich verpflichtet wird, so wird hierdurch die nach Art. 288 H.G.B. normirte Verpflichtung zur Zinsenzahlung nicht berührt. Das Internationale Uebereinkommen ist ein specielles Gesetz, und es kommen zunächst die darin enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung. Soweit aber keine besonderen Bestimmungen bestehen, sind die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung zu bringen.

Da nun das Internationale Uebereinkommen die Bahn von der Zinsenzahlung nicht befreit und überhaupt eine Bestimmung zur Zahlung von Zinsen von den zuviel eingehobenen Beträgen nicht enthält, so kommen die allgemeinen Bestimmungen, vorliegend Art. 288 H.G.B., zur Anwendung.

Nr. 122. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 17. Juni 1902.

(Allg. Tarif-Anz. XXI. Nr. 32. S. 502.)

Wenn die Bahn einen zu zahlenden Betrag der Partei nicht zusendet, sondern dieselbe mittels unfrankirten Briefes anweist, das Geld an der Kasse zu beheben, so übernimmt sie die Verantwortung für diese von ihr gewählte Art der Zahlung.

Beklagte beantragt Abweisung des Klagebegehrens, indem sie sich darauf beruft, dass sie die Reclamation der Firma A. S. bereits erledigt und diese Erledigung mit unrecommandirtem Schreiben vom 16. März 1900, Zahl 33.663 der Klägerin mitgetheilt habe, mit der Weisung, dass die Firma A. S. das Formular der angeschlossenen Quittung benützen könne, um den angewiesenen Betrag bei der Kasse zu beheben.

Die Beklagte legte auch die Quittung über den Betrag ein. Durch Einsicht in diese Quittung wurde constatirt, dass dieselbe von einer sehr ungeübten Hand ausgestellt und mit „A. S., Grose Morengasse" unterfertigt ist. Die Beklagte wendet auch die Verjährung gemäss § 90 Betr.-Regl. ein. Da die Bahn die Erledigung der Reclamation nicht recommandirt an die Firma A. S. aufgegeben hat und derzeit zugegeben erscheint, dass die Firma A. S., beziehungsweise die Klägerin den Klagsbetrag nicht erhalten hat, so wurde als erwiesen angenommen, dass der fragliche Brief der Bahn der Firma A. S. nicht zugekommen, sondern in unrechte Hände gelangt ist. Da es nun unmöglich ist, festzustellen, ob derjenige, der die fragliche Erledigung in Empfang genommen hat, Bediensteter der Firma A. S. war, so kann dieser letzteren ein Verschulden in der Richtung nicht zur Last gelegt werden, dass bei dieser Firma bezüglich der Möglichkeit der Uebernahme und Verwahrung der Briefschaften nicht die gehörige Sorgfalt angewendet werde. Dagegen hat die Bahn zu verantworten, dass sie auf eine Quittung, welche ganz offenkundig eine Fälschung ist, den Klagebetrag ausfolgte. Die Fälschung war für jedermann auch bei der oberflächlichsten Aufmerksamkeit zu erkennen und es erscheint insbesondere ganz ausgeschlossen, dass eine protokollirte Firma in der Weise zeichnet, wie die Unterschrift auf der Quittung sich darstellt. Wenn die Beklagte, statt das Geld mit der Post zuzusenden, den Berechtigten anweist, das Geld gegen Quittung an der Kasse zu beheben, so übernimmt sie die Verantwortung für die Gefahr, welche mit dieser Art der Zahlungsleistung verbunden ist. Hiezu kommt noch, dass die Unterschrift nicht einmal den Wortlaut der Firma richtig wiedergiebt, dass also nicht eine Quittung der Firma A. S. vorliegt, dass somit der Empfang nicht von dem Berechtigten bestätigt ist. Es wäre nun Sache der Bahn, zu beweisen, dass trotzdem das Geld in die Hände der Firma A. S. gelangte, welchen Beweis sie aber nicht unternommen hat. Vielmehr hat die Bahn zugegeben, dass die Firma diesen Betrag nicht erhielt. Da nach dem Gesagten eine Zahlung an die Firma nicht geleistet wurde, so war die Bahn zur Zahlung des Klagebetrages zu verurtheilen. Die Einwendung der Verjährung war nicht berechtigt, weil nach Zusatzbestimmung 7 zu § 61 Betr.-Regl. die Verjährungsfrist ruht von dem Tage der bei der Eisenbahn schriftlich eingebrachten, gehörig belegten Reclamation bis zum Tage der Zustellung der Erledigung der Eisenbahn an den Reclamanten. Da nun als erwiesen angenommen wurde, dass die Erledigung der Reclamation dem A. S. beziehungsweise der Klägerin nicht zugestellt wurde, so erscheint der Ablauf der Verjährungsfrist durch die im Eingange des Thatbestandes erwähnte Reclamation gehemmt.

Nr. 123. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts. 4. Senat. Vom 23. Juni 1902.

(Preuss. Verw.-Bl. XXIV. Nr. 3. S. 39.)

Ein im Eigenthum von Separationsinteressenten stehender Bahnhofsweg wird dadurch nicht zu einem öffentlichen, dass die Gemeinde bei Anlegung der Haltestelle ihn verbessert hat. Auch die Eisenbahnverwaltung ist zum Ausbau und Unterhalt desselben nicht verpflichtet.

Von der Chaussee W.—K. führt in nördlicher Richtung zu der im Jahre 1884 errichteten Eisenbahnstation W. ein Weg. Durch Verfügung vom 21. März 1900 gab der Amtsvorsteher des Amtsbezirks W. der Gemeinde W. auf, den Weg auszubauen, zwischen Fussweg und Fahrdamm eine Reihe von Bäumen zu pflanzen und den Weg künftig zu unterhalten. Nach fruchtlosem Einspruche erhob die Gemeinde W. gegen den Amtsvorsteher und den Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu E., Klage mit dem Antrage, die gedachte Verfügung aufzuheben und den Eisenbahnfiskus zum Bau des Weges für verpflichtet zu erklären. Der noch heute im Eigenthum der Separationsinteressenten stehende Weg — so heisst es im Wesentlichen in der Klagebegründung — sei ein Privatweg, welcher nicht von der Gemeinde, sondern von dem Eisenbahnfiskus, welcher sich dieser Verpflichtung bisher entzogen habe, chausseemässig auszubauen sei. Die Königliche Eisenbahndirektion hingegen bestritt die Verpflichtung des Fiskus, indem sie, ohne den Widerspruch der Gemeinde zu finden, darauf hinwies, dass der Weg anlässlich der Errichtung der Haltestelle W. von ihr weder verlegt noch verändert worden sei.

Auf Grundlage des Beschlusses der Königlichen Generalkommission zu M. vom 12. April 1891, nach welchem die Vertretung und Verwaltung der im Separationsrezesse von W. bezeichneten gemeinschaftlichen Angelegenheiten dem Gemeindevorstande zu W. übertragen ist, lud der Kreisausschuss als Vertreter der Separationsinteressenten den Schöffen K. zum Verfahren bei und erkannte sodann am 15. August 1900 dahin, dass die Klage abzuweisen, die Verfügung vom 21. März 1900 mit der Massgabe aufrecht zu erhalten, dass vor Ausführung der Verfügung die Gemeinde W. die Erwerbung resp. Expropriirung des in Rede stehenden Weges vorzunehmen habe. Auf die Berufung der Gemeinde bestätigte der Bezirksausschuss die Vorentscheidung.

Die von der Klägerin gegen die Entscheidung des Bezirksausschusses eingelegte Revision war zurückzuweisen.

Die Annahme, dass der ursprünglich für den öffentlichen Verkehr nicht ausgewiesene Weg diesem seitens der Separationsinteressenten gewidmet worden wäre, entbehrt der thatsächlichen Grundlage. Denn

wenn die Interessenten sich die bei Anlegung der Haltestelle bewirkte Besserung des Weges durch die Gemeinde gefallen liessen, so lässt dieser ihnen zum Vortheil dienende Vorgang — an welchem nach den vorliegenden „Verhandlungen über die Neuanlegung des Bahnhofsweges in W.“ (Blatt 7o) anscheinend auch die Domäne betheiligt gewesen ist — von vornherein keinen Rückschluss auf die Absicht der Widmung auf Seiten der Interessenten zu. Dass sie ihre durch die Separation geschaffenen Rechte am Wege bis in die neueste Zeit hinein zu vertheidigen bestrebt gewesen sind, ergiebt sich vielmehr aus denjenigen, im vorerwähnten Aktenhefte enthaltenen Verhandlungen, welche auf die Festsetzung von Fluchtlinien für den Weg sowie auf Abgrenzung der den Separationsinteressenten zu belassenden Benutzung des Weges resp. die ihnen zu gewährende Entschädigung abzielten. Was die Gemeinde W. betrifft, so ist gegenüber der Bemerkung der Vorderrichter, „dass die Gemeinde den Weg für den Verkehr des Publikums zum Bahnhofe freigegeben habe“, darauf hinzuweisen, dass eine solche Freigabe von den Interessenten ausgehen müsste; es ist übrigens auch nicht ersichtlich, dass der Gemeindevorsteher, welcher die Gemeinde W. im Streitverfahren vertreten hat, eine solche Erklärung abgegeben hätte. —

Der Vorderrichter stellt jedoch einen zweiten selbständigen Entscheidungsgrund auf; denn er geht in dem weiteren Verlaufe der Urtheilsbegründung davon aus, dass es sich bei dem Vorgehen des Amtsvorstehers um die Forderung handele, einen öffentlichen Weg im Zuge des vorhandenen Weges anzulegen, und er erklärt diese Forderung für gerechtfertigt, auch wenn davon ausgegangen werde, dass der bestehende Weg noch Privatweg sei. Dem ist zuzustimmen. Zwar ist es — wie in dem vom Vorderrichter angezogenen Falle, vergl. Bd. XXXVII S. 235 der gedruckten Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts — nicht ganz klargestellt, ob der Amtsvorsteher den Weg noch als einen privaten ansah und dessen Umwandlung in einen öffentlichen forderte, oder ob er annahm, dass der Weg schon öffentlich sei und nur eines besseren Ausbaues bedürfe. Aber darüber besteht auch hier kein Zweifel, dass der Amtsvorsteher im Interesse des öffentlichen Verkehrs den alsbaldigen Ausbau unter allen Umständen von der Klägerin forderte, gleichviel, ob der Weg schon öffentlich war oder nicht. Für die Anlegung des Weges als öffentlichen Wegezuges kommt jedoch nach Massgabe der Wegeordnung für die Provinz Sachsen vom 11. Juli 1891 (vergl. § 4 Nr. 1, § 17 Abs. 1) nur die klagende Gemeinde als Pflichtige in Betracht; denn dass dem Eisenbahnfiskus die Verpflichtung zur Herrichtung des Weges als öffentlichen auferlegt (§ 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838) oder von

ihm je übernommen wäre, ist nicht ersichtlich und das Bedürfniss nach Anlegung des Weges in Breite von 12 m und die Nothwendigkeit des Ausbaues nie in Zweifel gezogen.

Nr. 124. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 24. Juni 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XXI. Nr. 89. S. 602.)

Hat der Absender den Transportweg angegeben, so ist die Bahn nicht berechtigt, einen anderen Weg zu benützen, wenn die Lieferfrist auf dem von ihr gewählten Wege eine längere ist, ungeachtet die Bahn die längere Lieferfrist nicht ausgenützt hat.

Nach Art. 6, lit. l) I. Ue. konnte die Bahn nur einen anderen Weg benützen, wenn keine höhere Fracht gefordert und die Lieferfrist nicht länger ist, als auf der vorgeschriebenen Route. Es ist hier unentscheidend, dass die Bahn thatsächlich die längere Lieferungsfrist via Basel nicht ausnützte und die Mehrfracht zurückstellte, denn nach dem Wortlaute des Art. 6, lit. l) I. Ue. durfte sie den eingeschlagenen Weg nicht benützen, weil die Lieferungsfrist über Basel eine längere ist und sie auch die höhere Fracht berechnete und einforderte. Die Partei kann bei der Vorschreibung einer Route nicht alle Folgen ermessen, welche mit dieser Routenvorschrift verbunden sein können. Es ist daher mit einer solchen Routenvorschrift ein gewisses Risico verbunden, das die Partei zu einem bestimmten Zwecke übernimmt. Vorliegend musste die Partei mit Bestimmtheit annehmen, dass die Route via Basel mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Art. 6, lit. l) I. Ue. nicht werde von der Bahn gewählt werden können, weil die Voraussetzungen Zahl 2 und 3 für diese Route nicht zutreffen. Die Partei konnte daher mit Recht erwarten, dass die Route über Amsterdam eingehalten und somit die Verzollung von der Expositur Westbahnhof wird vorgenommen werden können. Da nun die Bahn nicht berechtigt war, von der vorgeschriebenen Route via Amsterdam abzugehen und durch die unzulässige Abfertigung über Basel, demnach durch das dem Gesetze nicht entsprechende Vorgehen der Bahn, die Mehrspesen für die Verzollung im Betrage von K 19·80 aufgelaufen sind, so war die beklagte Bahn zur Zahlung dieses Betrages zu verurtheilen. (§ 1295 a. b. G. B.)

Nr. 125. Entsch. des Oberlandesgerichts Frankfurt a. M. Straf-Senat. Vom 4. Juli 1902.

(Mitth. des Ver. Deutsch. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. X (1902). S. 658.)

Werkstätten, die lediglich dem Zwecke und der Förderung eines Bahnunternehmens dienen, indem in ihnen Reparaturen des Materials und Herstellung sowie Ausbesserung der im Betriebe erforderlichen Geräthschaften vorgenommen werden, gehören zum

Gewerbebetriebe der Bahnunternehmung und fallen deshalb nicht unter die Reichsgewerbeordnung (§ 6 a. a. O.).

Ohne Rechtsirrthum stellt der Vorderrichter fest, dass das Unternehmen der S. Eisenbahngesellschaft, die in W. und B. und zwischen diesen beiden Orten eine elektrische Strassenbahn betreibt, nach Art und Umfang des Betriebes als eine Eisenbahnunternehmung angesehen werden muss, deren Gewerbebetrieb nicht unter die Reichsgewerbeordnung fällt (§ 6 a. a. O.).

Zu diesem Gewerbebetriebe der Eisenbahnunternehmung der S. Eisenbahngesellschaft gehört, wie der Vorderrichter zutreffend annimmt, auch der Betrieb der hier in Rede stehenden Werkstätte, von der er thatsächlich feststellt, dass sie lediglich dem Zweck und der Förderung des Eisenbahnunternehmens dient, indem in ihr Reparaturen des Materials und Herstellung und Ausbesserung der im Betriebe erforderlichen Geräthschaften vorgenommen werden. Wenn die Revisionsrechtfertigung ausführt, dass nur die gewerbsmässige Beförderung von Personen und Gütern auf dem festen Spurwege (den Eisenbahnschienen) diesen Gewerbebetrieb darstelle, so nimmt sie den Begriff zu eng. Der Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen umfasst insbesondere auch die Instandhaltung und Ersetzung sowohl des beweglichen Betriebsmaterials als auch des Unterbaues, ohne welche die Beförderung der Personen und Güter auf dem Schienenwege nicht ungestört durchgeführt werden kann. Die nur zu dem Zwecke entwickelte gewerbliche Thätigkeit der S. Eisenbahngesellschaft, diese Beförderung von Personen und Gütern zu ermöglichen und zu fördern, stellt sich auf ihrer Seite nicht als die Ausübung eines besonderen Gewerbes neben dem des Eisenbahnunternehmens dar, sondern lediglich als ein Theil des letzteren.

Vergl. Landmann, R.-G.-O., Anm. 10 zu § 6,
vergl. Stenglein, strafr. Nebenges. Anm. zu § 6 G.-O. (S. 723),
Rohrscheid, R.-G.-O., Anm. zu § 6 S. 31,
vergl. ferner Entsch. d. R.-G. in Zivilsachen, Bd. 8, S. 149 ff.

Die Reichs-Gewerbeordnung findet hiernach auf den Betrieb der Werkstätte keine Anwendung.

Nr. 126. Rek.-Bescheid des preuss. Ministers der öffentl. Arbeiten. Vom 1. September 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. Jahrg. 1902. Heft 6. S. 1347.)

§§ 4, 14 Eisenb.-Ges. vom 3. Novbr. 1838. §§ 150, 158 Zuständ.-Ges. vom 1. Aug. 1883. §§ 18—21 Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. Abänderung des Plans und Feststellung des Enteignungsgegenstandes auf Grund des abgeänderten Planes bei der Enteignung zum Eisenbahnbau.

Im Beschluss ist der Antrag des Gemeindevorstehers in E. und der

D. Thonwerke (G. m. b. H.) auf Verbreiterung der Unterführung der W.-strasse von 8 m auf 14 m für begründet erklärt und deshalb „dem vorläufig festgestellten Plane die Zustimmung nicht ertheilt" worden.

Wie der Bezirksausschuss zutreffend ausgeführt hat, ist er zu einer selbständigen Abänderung des Planes hinsichtlich der Unterführung nicht befugt, weil die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, sowie der gesammten Konstruktionsverhältnisse der Bahn durch §§ 4, 14 des Eisenbahngesetzes, § 158 des Zuständigkeitsgesetzes dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten ist; da aber die Unterführung der W.strasse einen wesentlichen Bestandtheil der Bahn bildet, so entbehrt der Beschluss des Bezirksausschusses über die Gestaltung dieses Bauwerks der rechtlichen Wirksamkeit.

Nach Erfüllung der durch §§ 18 ff. des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 vorgeschriebenen Förmlichkeiten liegt dem Bezirksausschuss auf Grund des § 21 des Enteignungsgesetzes, § 150 des Zuständigkeitsgesetzes insbesondere ob, den Gegenstand der Enteignung, die Grösse und die Grenzen des abzutretenden Grundbesitzes nach Massgabe des Enteignungsantrags und des geprüften Planes festzustellen; da er jedoch trotz Erfüllung jener Förmlichkeiten die Feststellung des Enteignungsgegenstandes abgelehnt hat, so bedarf dieser Beschluss der Aufhebung und erscheint die erhobene Beschwerde insofern begründet.

Wenn auch die gesetzmässig erfolgte vorläufige Feststellung des Planes für die Unterführung der W.strasse mit einer lichten Weite von 8 m auf den sachkundigen Ermittlungen und Gutachten der dazu berufenen königl. Staatsbehörden beruht, so ist doch im Hinblick auf die vom Bezirksausschuss geäusserten Bedenken und den seit der landespolizeilichen Prüfung des Entwurfs verstrichenen Zeitraum dieser Plantheil nochmals untersucht worden; es hat sich aber wiederum der Antrag auf Verbreiterung der Unterführung von 8 auf 14 m durch die örtlichen Verhältnisse nicht als gerechtfertigt erwiesen. Da indessen die zuständige Landespolizeibehörde unter Würdigung der erst neuerdings durch den Ausbau der Kreisstrasse und die Anlage zweier Kolonien hervorgerufenen Verkehrsbedürfnisse nunmehr die Verbreiterung der Unterführung auf 10 m und ihre Ausstattung mit zurückgesetzten, sich möglichst erweiternden Flügeln für erforderlich, aber auch genügend erachtet hat, erscheint diese Gestaltung des Bauwerkes im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig.

Nr. 127. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 2. September 1902.

(Allgem. Tarif-Anz. Jahrg. XXI. Nr. 43. S. 662.)

Die Bahn ist nicht dafür verantwortlich, wenn der als recommandirtes Schreiben aufgegebene Aviso- und Bezugsschein von der Post einem Unberechtigten ausgefolgt wird und wenn letzterer unter dem Namen des Adressaten das Gut bezieht.

Wenn die Post das Aviso einer anderen Person zugestellt hat oder nicht ordnungsmässig vorgegangen ist, so ist die Bahn hiefür nicht verantwortlich, weil einerseits nach § 68 Betr.-Regl. der Bahn das Recht eingeräumt ist, sich bei der Avisirung der Post zu bedienen und anderseits die Post ein selbständiges staatliches Institut ist, deren Betriebsgebarung dem Einflusse der Bahn entzogen ist, weshalb auch die Post nicht unter die „Leute der Bahn“ im Sinne des § 9 Betr.-Regl. gezählt werden kann, für deren Verschulden die Bahn zu haften hat. Die Bahn trifft aber auch kein Verschulden, wenn das Gut nach vorschriftsmässiger Avisirung des Adressaten nicht von diesem behoben worden sein sollte, denn nach § 68 (7) Betr.-Regl. erfolgt die Auslieferung des Gutes gegen Zahlung der etwa darauf haftenden Fracht- und sonstigen Beträge und gegen Ausstellung der Empfangsbestätigung. Als letztere gilt die Bestätigung auf dem Aviso- und Bezugsschein. Demnach erscheint der Besitzer des bahnämtlichen Aviso- und Bezugsscheines legitimirt, das Gut zu beheben und die Bahn ist auch gehalten, demselben das Gut auszufolgen, ohne dass sie die Pflicht hätte, die Echtheit der Unterschrift auf der Empfangsbestätigung und die Personidentität zu prüfen. Diese Prüfung vorzunehmen, fehlen der Bahn auch die Mittel, da nach dem Betriebsreglement für die Unterschrift auf dem Aviso als Empfangsbestätigung eine Beglaubigung nicht vorgeschrieben ist und auch nicht verlangt werden darf. (Siehe auch oberstgerichtliche Entscheidung vom 3. Februar 1888, Z. 840, Sammlung Roll, Jahrg. 1888, Nr. 3, ferner die Entscheidung vom 9. Mai 1899, Nr. 2997, h. g. Act C I 162/98.) Auch wäre eine Verpflichtung zur Prüfung der Identität und Echtheit, abgesehen davon, dass hiezu die Bahn nicht berechtigt ist, mit dem Verkehrsinteresse nicht vereinbar, da eine solche Verpflichtung die Freiheit und Schnelligkeit des Eisenbahnverkehres unterbinden würde.

Nr. 128. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 22. September 1902.

(Das Recht. VI (1902). Nr. 20. S. 513.)

§ 330 Straf-Ges.-Buch. Begriff der allgemein anerkannten Regeln der Baukunst.

Unter den allgemein anerkannten Regeln der Baukunst sind nicht nur diejenigen, welche nach wissenschaftlicher Erkenntniss sich als

richtig und unanfechtbar darstellen, sondern auch diejenigen zu verstehen, welche im Kreise der die Baukunst Betreibenden anerkannt sind. Ob der Thäter bei der Ausführung eines Baues sich innerhalb des Rahmens der an einem bestimmten Orte bestehenden baupolizeilichen Vorschriften hält und ob seine Pläne die Genehmigung der Baupolizeibehörde gefunden haben, ist für den subjektiven Thatbestand nicht von entscheidender Bedeutung. Massgebend für das Vorhandensein der Fahrlässigkeit in einem konkreten Falle ist nicht, dass eine Handlung oder Unterlassung mit Rücksicht auf die ihr regelmässig beiwohnende Gefährlichkeit durch Gesetz oder Verordnung verboten ist und dieses Verbot übertreten wird. So wenig bei einer gegen ein bestehendes Verbot verstossenden Handlung immer Fahrlässigkeit notwendig vorliegt, so wenig lässt sich Fahrlässigkeit grundsätzlich deshalb verneinen, weil ein solches Verbot nicht besteht, und eben so wenig schliesst der Mangel einer die Vornahme einer gewissen Handlung gebietenden gesetzlichen Vorschrift die Annahme einer Fahrlässigkeit aus.

Nr. 129. Bescheid des Königl. Sächs. Ministeriums des Innern. Vom 17. Oktober 1902.

Pflicht zur Sprengung des Gleiskörpers einer Strassenbahn infolge der mit dem Bahnbetriebe verbundenen Staubentwickelung.

An sich ist die Frage, ob der Staatsfiskus als Unternehmer oder die Dresdner Strassenbahn als Betriebspächterin der Lössnitzbahn zur Strassenbesprengung bezw. zur Uebertragung des durch vermehrte Besprengung infolge der mit dem Strassenbahnbetrieb verbundenen Staubentwickelung den Gemeinden entstehenden Aufwandes angehalten werden können, durch die Entscheidung der Kreishauptmannschaft Dresden vom 21. August 1901 (Blatt 65 der Akten Abth. XIX. Abschn. 4. Nr. 12 Bd. II) und durch die Abweisung der hiergegen von der Gemeinde Radebeul erhobenen Anfechtungsklage in der Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes vom 25. Januar 1902 Bl. 76b. ff. erledigt. Wenn demgegenüber neuerdings die betheiligten Gemeinden ein selbständiges Einschreiten des Ministeriums des Innern auf Grund von § 2 unter d unter e der Verordnung, die Ressortverhältnisse in Eisenbahn- etc. Angelegenheiten betreffend, vom 26. Juni 1851 beantragen, so bietet auch diese Verordnung, selbst wenn sonst der Antrag sachlich gerechtfertigt wäre, keine rechtliche Grundlage für eine Auflage an den Eisenbahnunternehmer in der hier in Frage kommenden Richtung. Denn die angezogene Ressortverordnung hat nur die Bedeutung einer Verwaltungsinstruktion; sie regelt nur die inneren Beziehungen der betheiligten Ministerien zu einander, indem sie deren Geschäftskreise abgrenzt, ent-

hält aber keine materiellen Rechtssätze, auf die sich Dritte berufen könnten. Wenn daher in § 2 unter d und e dieser Verordnung „Die Handhabung des Schutzes der Adjacenten gegen Gefahren oder Beeinträchtigungen, welche aus der Anlage oder dem Betriebe der Bahn entstehen“, sowie „die Handhabung der allgemeinen Polizei bei dem Bau und Betriebe von Staats- oder Privatbahnen“ dem Departement des Innern zugewiesen ist, so begründet dies nicht ohne Weiteres nach aussen hin eine Befugniss zum Einschreiten der Behörden der inneren Verwaltung in den bezeichneten Richtungen, sondern setzt voraus, dass eine solche Befugniss nach dem positiven Rechte überhaupt besteht.

Der staatlich genehmigte und rechtmässig ausgeübte Betrieb einer Eisenbahn verpflichtet aber den Unternehmer gegenüber Dritten, welche hierdurch Benachtheiligungen erleiden, ohne dass dabei in ihren rechtlich geschützten Interessenkreis eingegriffen wird, zu keinen weitergehenden Leistungen, als ihnen entweder durch positive Rechtsvorschriften oder durch besondere Konzessionsbedingungen auferlegt worden sind. An solchen Rechtsvorschriften und Bedingungen fehlt es aber im vorliegenden Falle. Es steht vielmehr die Bestimmung in § 27 Abs. 3 der Revid. Landgemeindeordnung dem Anspruche der Gemeinden entgegen.

Nr. 130. Bescheid des Königl. Sächs. Ministeriums des Innern. Vom 25. Oktober 1902.

Vereinbarungen zwischen Strassenbahnunternehmern und Gemeinden über die Betriebsweise oder sonst der staatlichen Oberaufsicht unterliegende Einrichtungen binden nur die Parteien, nicht aber die Oberaufsichtsbehörde, welche in ihren Anordnungen frei und selbständig bleibt.

Das Ministerium des Innern pflichtet im Einverständnisse mit dem Finanzministerium der im Berichtsbeschlusse der Kreishauptmannschaft Dresden vom 29. Juli dieses Jahres ausgesprochenen Rechtsanschauung über die Wirkung von Vereinbarungen, welche zwischen einer Strassenbahngesellschaft und einer Gemeinde über die Betriebsweise oder sonst über zugleich der staatlichen Oberaufsicht unterliegende Einrichtungen einer Strassenbahn getroffen worden sind, im Wesentlichen bei. Solche Vertragsbestimmungen binden, selbst wenn sie von der Regierung genehmigt worden sind, nur die vertragsschliessenden Theile gegeneinander. Sie können die Regierung nicht hindern, später davon abweichende Anordnungen selbständig zu treffen, soweit solche durch Rücksichten auf das von ihr zu wahrende öffentliche Wohl geboten und gerechtfertigt erscheinen. Insbesondere bleibt der Regierung stets das Recht vorbehalten, in Ausübung ihrer Oberaufsichtsbefugniss zu verlangen, dass solche Einrichtungen einer Strassenbahn oder Eisenbahn

überhaupt, die zwar nach einem früheren Stande der Technik und einstmaligen Anschauungen Billigung gefunden, später aber im Verlaufe der Zeit nach den bei ihrer Anwendung gemachten Erfahrungen sich als unvollkommen oder nachtheilig erwiesen haben, durch bessere und zweckmässigere Anordnungen ersetzt werden, namentlich dann, wenn damit zugleich wirthschaftliche Vortheile verbunden sind.

Vertragliche Abmachungen des Bahnunternehmers mit einem Dritten haben gegenüber der Oberaufsichtsbehörde, die solche genehmigt, nur die Wirkung, dass die späteren Entschliessungen der letzteren nunmehr gegen beide vertragschliessende Theile wirken. Die Regierung übt bei Genehmigung des betreffenden Vertrages nur die Rechte und Pflichten der Staatsgewalt aus, sie macht sich dadurch aber nicht selbst zum vertragschliessenden Theile, sondern behält sich, soweit sie sich nicht etwa in ihrer späteren Entschliessungsfreiheit selbst ausdrücklich beschränkt, die freie Verfügungsgewalt für die Zukunft in demselben Umfange vor, in dem sie gegenüber dem Bahnunternehmer an sich besteht.

Eine andere Frage ist, ob und wieweit staatliche Anordnungen, wodurch vertragsmässige Vereinbarungen zwischen dem Bahnunternehmer und einem Dritten berührt und nach aussen hin ausser Kraft gesetzt werden, Entschädigungsansprüche des einen vertragschliessenden Theiles gegen den anderen begründen können. Diese Frage ist aber nicht jetzt und auch nicht von der Regierung zu entscheiden, sondern wird eintretendenfalls der Beurtheilung durch die zuständigen Verwaltungs- und beziehentlich richterlichen Instanzen unterliegen.

Das vorstehend Ausgeführte gilt im vollen Umfange auch von dem für die elektrischen Strassenbahnen in Dresden auf bestimmten Strassen seinerzeit auf Grund der Verträge zwischen den beiden Strassenbahngesellschaften und der Stadtgemeinde Dresden von der Regierung genehmigten Betriebe mittels Akkumulatoren.

Sollte später aus betriebstechnischen und wirthschaftlichen Gründen die Beseitigung der Akkumulatoren geboten oder auch nur zweckmässig erscheinen, so wird dann die Regierung die entsprechenden Anordnungen nach freier, nur durch Rücksichten auf das allgemeine Wohl, nicht auf blosse finanzielle Vortheile des Bahnunternehmers oder der Stadtkasse bestimmter Entschliessung zu treffen haben.

Abhandlungen.

5.

Die Haftpflicht der Post für Beschädigung von Reisenden, verglichen mit der Eisenbahnhaftpflicht nach Deutschem Reichsrecht.

Von **Dr. jur. Alfred von Weinrich** in Karlsruhe i. B.

§ I. Einleitung und Uebersicht.

I. Wenn in einer der Interpretation und Weiterbildung des Eisenbahnrechts gewidmeten Zeitschrift Bestimmungen des Postrechts zur Erörterung gelangen, so bedarf es wegen des innigen Zusammenhanges beider Rechte keiner besonderen Begründung. In hervorragendem Masse gilt dies bezüglich der Haftpflicht wegen Personenbeschädigung. Ein Vergleich der hierüber in den gedachten Gesetzen bestehenden Rechtsnormen bietet nicht nur theoretisches Interesse, sondern hat auch praktischen Werth, indem er eine befruchtende Wirkung auf deren Auslegung äussern dürfte. Beide Rechtsgebiete arbeiten in unserm Falle mit gleichen Begriffen. Diese lassen aber, weil unter verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet, eine verschiedene Auffassung zu, wodurch eine solche Vergleichung nicht unerheblich an Werth gewinnt.

II. Der legislative Grund der Spezialbestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahnen ist nicht der gleiche, wie bei der Post. Das Haftpflichtrecht der Eisenbahnen beruht auf der Gefährlichkeit des Betriebs. Dies gilt nicht für die Post. Der Postbetrieb ist jedenfalls nicht gefährlicher, als der gewöhnliche Fuhrwerksbetrieb; ja man kann sogar behaupten, dass wegen der bestehenden Sicherheitsvorschriften und der grössern Präzision bei der Ausübung des Postbetriebs dieser als der minder gefährliche erscheint. So muss z. B. nach § 19 des Postgesetzes (P.G.) jedes Fuhrwerk den ordentlichen Posten, Kurieren und Extraposten ausweichen, wodurch viel Unglück verhütet wird, da bekanntlich die Unsicherheit wegen des Ausweichens Anlass zu zahlreichen Unfällen bietet. Beim besondern Haftpflichtrecht der Post spielen, wenngleich dasselbe auf den zwischen dem Reisenden und der Postverwaltung geschlossenen Vertrag[1]) sich gründet, öffentlich-rechtliche Gesichtspunkte mit. Die Postanstalten sind Anstalten des Staates (Reichs), die Postbeamten Staats- (Reichs-) Beamte. Es ist in der Literatur streitig, ob und inwieweit der Staat für das Verschulden seiner Beamten haftet. Um diese Streitfrage abzuschneiden,

[1]) Dies ist auch der Grund, warum die Haftpflicht der Post in mein Buch: Die Haftpflicht wegen Körperverletzung und Tödtung eines Menschen. 2. Aufl. Berlin 1902 keine Aufnahme gefunden hat, da dasselbe nur von der Haftpflicht aus Delikten und deliktsähnlichen Gründen handelt.

hat § 11 Ziff. 2 P. G. Bestimmungen darüber getroffen, wie es bei der Beschädigung von Reisenden zu halten sei. Nur so erklärt sich die exorbitante Vorschrift, dass bei Körperverletzungen nur für Kur- und Verpflegungskosten gehaftet wird. Denn unter dem Gesichtspunkte des Vertrags musste auch wegen Aufhebung bezw. Minderung der Erwerbsfähigkeit gehaftet werden. Wie das Haftpflichtgesetz (H. G.) ist auch das P. G. nach Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuches (B. G. B.) beibehalten worden, insoferne sich nicht aus dem B. G. B. oder dem Einführungsgesetz (E. G.) das Gegentheil ergiebt (Art. 32 E. G.).

Sodann ist das H. G. weitergehend, als das P. G. Nach dem H. G. wird gehaftet, wenn beim Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, dagegen wird nach dem P. G. nur für Beschädigung von Reisenden theilweise Ersatz geleistet. Wenn Dritte durch den Postbetrieb verletzt, z. B. vom Postwagen überfahren werden, so gelten hierfür die gewöhnlichen bürgerlichen Rechtsnormen[1]). Die Befreiungsgründe von der Haftpflicht der Post sind die gleichen, wie bei der Eisenbahn, nämlich: höhere Gewalt und eigenes Verschulden. Wie wir jedoch im Laufe der Darstellung sehen werden, ist der Begriff der höheren Gewalt, wie ihn die Jurisprudenz des H. G. ausgebildet hat, ein anderer, als nach dem P. G., und der Begriff eigenes Verschulden giebt, wenn er auch durch die Rechtsprechung längst im Sinne einer subjektiven Verschuldung fixirt ist, doch zu Zweifeln Veranlassung, während der Ausdruck: Fahrlässigkeit in § 11 Ziff. 2 P. G. jeden Zweifel darüber ausschliesst, dass etwa Unzurechnungsfähige darunter fallen können.

Hinsichtlich der Verjährung gelten für die Haftpflicht der Post Sonderbestimmungen, wie für die Haftpflicht der Eisenbahn. Nach deren Besprechung soll die Frage untersucht werden, ob unter Umständen neben dem P. G. noch andere Gesetze, insbesondere das H. G., aus bei Beförderung mit der Post erlittenen Unfällen in Betracht kommen und ob der Post ein Regressrecht gegen den Schuldigen zusteht.

---

[1]) Urtheil des Reichsgerichts (R. G.) vom 17. Juni 1887, Entsch. XIX 101 ff. Nach diesem Urtheil a. a. O. S. 107 war im Gebiete des rheinischen Rechts Art. 1384 c. c. auf die Post anwendbar, wenn durch Verschulden eines Postbeamten ein Dritter, der mit der Postverwaltung in keinem Vertragsverhältnisse stand, geschädigt wurde. Dies wird zu Unrecht von Schmidt in Gruchot's Beiträgen Bd. XXXIII S. 184 ff. bestritten. Die Postverwaltung ist Dritten gegenüber, welche mit ihr keinen Vertrag abgeschlossen, sowohl nach Art. 1834 c. c., als auch nach dessen Aufhebung nach dem B. G. B. für den diesen Personen durch ihre Beamten schuldhafter Weise zugefügten Schaden verantwortlich. § 51 P. G. bestimmt, dass alle bisherigen allgemeinen und besonderen Bestimmungen über Gegenstände, worüber das gegenwärtige Gesetz verfügt . . . . ., aufgehoben seien. Das P. G. enthält aber über die quasideliktische Haftung der Post keine Bestimmungen. Dass der Postfiskus hafte, kann deshalb nicht zweifelhaft sein, weil die Beförderung durch die Post ein Gewerbe ist, das der Staat als Monopol betreibt, mithin bei einem auf Schadenersatz gerichteten Prozess keine das Staatswohl berührenden Fragen in Betracht kommen. Ist der Schaden durch eine unrichtige Verfügung der Postbehörde entstanden, so haftet der Postfiskus nach §§ 30 und 89 B. G. B., ist er dagegen durch einen Unterbeamten verursacht worden, dann gründet sich die Haftpflicht der Post auf § 831 B. G. B. Vgl. über diese Frage von Weinrich a. a. O. S. 56 ff.

§ 2. Voraussetzungen der Haftpflicht.

I. Damit die Postverwaltung haftpflichtig werde, muss ein Reisender körperlich verletzt worden sein. Die Haftpflicht wird begründet durch den vom Reisenden mit der Post abgeschlossenen Beförderungsvertrag. Mithin entfällt die Haftpflicht der Post überall da, wo ein solcher Vertrag nicht abgeschlossen wurde; z. B. wenn vom Postillon ein sog. blinder Passagier mitgenommen wird [1]). Weil die Haftpflicht der Eisenbahn im Gegensatz hierzu sich nicht auf den Vertrag gründet, so findet das H. G. auch Anwendung, wenn ein Reisender verletzt oder getödtet wird, der kein Fahrbillet genommen hat [2]).

Sobald der Reisende eingeschrieben wurde und seinen Fahrschein erhalten hat, hat er im Falle seiner Verletzung ein Recht auf Entschädigung erworben. Dieses Recht hat er also schon vor Antritt der Reise. Wird z. B. durch Ausschlagen eines Pferdes beim Anspannen der zufällig in der Nähe weilende Reisende verletzt und dadurch gehindert, die Reise anzutreten, so ist die Post verpflichtet, Schadenersatz zu leisten. Weil die Haftpflicht der Postverwaltung auf den Vertrag sich gründet, kann nur der Verletzte Ansprüche gegen die Post geltend machen, niemals sind hierzu die Hinterbliebenen aus eigenem Rechte [3]) wegen des ihnen durch den Tod des Reisenden entstandenen Schadens befugt.

Ein Ersatzanspruch steht nur den mit der ordentlichen Post beförderten Personen zu, nicht aber den mit Extrapost reisenden (§ 11 Absatz 2 P. G.).

II. Welcher Art die Verletzung ist, ist gleichgiltig. Körperverletzung ist, wie bei der Haftpflicht der Eisenbahnen [4]), jede Gesundheitsbeschädigung, mithin auch die Verursachung einer Geisteskrankheit. Die Verletzung muss bei der Bahn durch den Betrieb, bei der Post durch den Reiseunfall verursacht worden sein. Sie braucht nicht sofort fühlbar gewesen, sie kann auch erst später hervorgetreten sein, um eine Ersatzverbindlichkeit der Postverwaltung zu begründen. Das Gleiche gilt auch, wenn die Entstehung durch eine vorhandene Anlage begünstigt wurde, ebenso ist die durch eine besondere körperliche Beschaffenheit, z. B. durch das Vorhandensein einer syphilitischen Krankheit, herbeigeführte Erhöhung der Kurkosten von der Post zu tragen. Die hier entwickelten Grundsätze sind dem gesammten Haftpflichtrecht gemeinsam [5]).

---

[1]) Dambach-von Grimm: Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs 2. Aufl. Berlin 1901. Lass und Maier: Haftpflichtrecht und Reichs-Versicherungsgesetzgebung. München 1902. 2. Aufl.

[2]) Eger: Das Reichshaftpflichtgesetz. 5. Aufl. 1900. S. 140

[3]) Hat der verletzte Reisende vor seinem Tod die Kurkosten bezahlt, so können die Erben deren Ersatz von der Postverwaltung verlangen, ebenso wenn sie für die Kurkosten in Anspruch genommen wurden, weil der Ersatzanspruch nicht mit dem Tode erlischt, sondern auf die Erben übergeht.

[4]) Eger a. a. O. S. 57.

[5]) Lass u. Maier a. a. O. S. 24, insbes. Note 13. v. Weinrich a. a. O. S. 21.

§ 3. Inhalt der Haftpflicht.

I. Wie bereits erwähnt wurde, ist von der Post nur bei Körperverletzung eines Reisenden Ersatz zu leisten und sind nur die erforderlichen Kur- und Verpflegungskosten zu gewähren. Welche Kosten erforderlich waren, bestimmt im Einzelfalle das richterliche Ermessen [1]). Darunter können die Kosten für einen Spezialarzt und einer besonderen Wartung und Pflege fallen [2]), wie auch die Kosten der Unterbringung und Verwahrung in einer Irrenanstalt.

Ganz besondere Schwierigkeiten bietet die Frage, wie es sich verhält, wenn in Folge der Verletzung eine Vermehrung der Bedürfnisse des Beschädigten eintritt, wofür § 843 Abs. 1 B.G.B., das in unserem Falle zur Anwendung zu kommen hat, soferne dessen Bestimmungen nicht mit dem P.G. in Widerspruch stehen, eine Rente gewährt. Zu der Zeit, als das P.G. ins Leben trat, wurde nach den damals in Deutschland geltenden Rechten und nach der Praxis wegen Vermehrung der Bedürfnisse in dieser Form kein Ersatz geleistet [3]). Im Sinne des P.G. liegt die Anwendung vorstehender Bestimmung jedenfalls nicht; indem dieses Gesetz die Ersatzpflicht der Postverwaltung auf Kur- und Verpflegungskosten beschränkte und die wegen verminderter bezw. aufgehobener Erwerbsfähigkeit ablehnte, wollte es die mit den fortlaufenden Rentenzahlungen verbundenen Belästigungen von der Postverwaltung fernhalten und jene möglichst bald von ihrer Verbindlichkeit befreien. Diese hat den Charakter einer Ersatzpflicht [4]), d. h. der Verletzte muss die Kur- und Verpflegungskosten im Einzelnen nachweisen und ob dieselben erforderlich waren. Muss z. B. der Verletzte gefahren werden, so hat er die dafür gemachten Auslagen zu specificiren. Dies ist natürlich viel umständlicher und schwieriger, als wenn nach § 843 Abs. 1 B.G.B. der Richter dem Verletzten von vorneherein für solche Auslagen eine Rente zubilligt. Der beim Reisen auf der Post Verletzte bekommt also auch Ersatz für die Auslagen, welche durch die in Folge seiner Beschädigung eingetretene Vermehrung seiner Bedürfnisse nothwendig geworden sind, aber er hat diese im Einzelnen darzuthun, während die auf andere Weise Verletzten, auf welche § 843 Abs. 1 und 3 B.G.B. und § 3a H.G. Anwendung finden, für solche Auslagen eine Rente verlangen können.

II. Bezüglich der Frage, wie es sich mit der Einrechnung von anderer Seite in Folge des Unfalls erhaltener Beträge verhält, verweise ich auf das an anderer Stelle bereits Gesagte [5]). Der durchschlagende Gesichtspunkt auch für die Ersatzpflicht der Post ist, dass der Reisende durch den Unfall nicht bereichert werden soll. Was der Reisende daher von einer Unfallversicherungsgesellschaft erhalten hat, muss er sich anrechnen lassen. Dass hier auf Grund

---

1) Lass u. Maier a. a. O. S. 111.
2) R.G. vom 11. Februar 1890. Entsch. XXV 50.
3) Eger a. a. O. S. 295 u. 348.
4) Dambach - v. Grimm a. a. O. S. 123 Nr. 9. Wirsing, Die civilrechtliche Haftung der Post. Würzburg 1892. Lass u. Maier a. a. O. S. 111.
5) Haftpflicht S. 73 ff.

des Versicherungsvertrages, dort auf Grund des Postbeförderungsvertrages geschuldet wird, ist für die Bereicherungsfrage belanglos. Hier kann es ja doch nur darauf ankommen, dass und nicht warum der Verletzte von der Gesellschaft etwas erhalten hat.

III. Eine Abfindung auf den Anspruch auf Ersatz der Kur- und Pflegekosten durch Zuerkennung einer Busse [1]) ist um deswillen nicht ausgeschlossen, weil neben der Post auch noch Dritte für Kur- und Pflegekosten haften können. Wird nun derjenige, welcher die Beschädigung des Reisenden verschuldete, neben der Strafe zu einer Busse verurtheilt, so fällt dessen Anspruch gegen die Post fort (§ 231 Abs. 2 St. G. B.), es sei denn, dass nach dem Strafurtheil die Busse sich nur auf den Anspruch wegen Verminderung der Erwerbsfähigkeit bezieht, da die Abfindung durch die Busse auch eine theilweise sein kann [2]). Auch die Ansprüche aus § 1 H. G. werden durch Verurtheilung des Schuldigen zu einer Busse aufgehoben [3]).

Die Befreiungsgründe von der Haftpflicht.

§ 4. Im Allgemeinen.

I. Sowohl nach dem H. G., wie nach dem P. G. wird die Haftpflicht nur bei höherer Gewalt und eigenem Verschulden ausgeschlossen. Allein der Rechtsgrund dieser Haftpflicht ist in jedem der beiden Fälle ein verschiedener und demgemäss das Verhältniss der Ausschliessungsgründe zu der Haftpflicht jeweilig ein anderes. Die Haftpflicht des Eisenbahnbetriebsunternehmers gründet sich auf das Gesetz (ex lege [4]), die der Postverwaltung nach dem P. G. auf den Vertrag.

II. Dass die Haftpflicht der Eisenbahn eine gesetzliche ist, erklärt noch nicht ihren juristischen Charakter. Dieser ergiebt sich vielmehr aus folgender Betrachtung: Der Eisenbahnbetrieb ist ein sehr gefährlicher Betrieb und erfordert eine erhöhte Sorgfalt. Wird nun Jemand durch diesen Betrieb körperlich verletzt, so hätte er nach allgemeinen processualen Grundsätzen den Beweis zu führen, dass der Betriebsunternehmer diese erhöhte Sorgfalt nicht gehabt habe. Dieser Beweis ist aber, weil der verletzte Aussenstehende die Interna des Betriebs, auf die es hier in der Regel ankommt, nicht kennt, meist sehr schwer, in zahllosen Fällen gar nicht zu führen, während auf der anderen Seite wegen der grossen Gefährlichkeit ein Haftpflichtbedürfniss besteht. Diese Beweisschwierigkeiten werden nun aus dem letzterwähnten Grunde beseitigt. Es geschieht dies dadurch, dass das, was der Kläger zu beweisen hat, nämlich der Mangel an Sorgfalt als bewiesen

---

[1]) Vgl. hierüber v. Weinrich a. a. O. S. 126.

[2]) v. Weinrich a. a. O. S. 124.

[3]) Eger a. a. O. S. 470.

[4]) Als solche wird diese Haftpflicht konstant von der Rechtsprechung bezeichnet, und darum soll auch der Gerichtsstand der unerlaubten Handlung bei Klagen aus § 1 H. G. nicht begründet sein. Reichs-Oberhandelsgericht Entsch. XIII 68. Demzufolge würde der Betriebsunternehmer nicht am Orte des Unfalls, sondern nur am Orte seiner Niederlassung auf Ersatz des durch den Unfall erlittenen Schadens verklagt werden können.

angenommen und eine Befreiung von der Haftpflicht nur dann gewährt wird, wenn entweder trotz der gesteigerten Diligenz der Unfall nicht verhütet werden konnte oder der Verletzte diesen durch eigene Schuld herbeiführte, was beides der beklagte Betriebsunternehmer zu beweisen hat.

Die von mir vertretene Ansicht, dass wegen des Zusammenhangs mit dem Beweisrecht der Ausgleich zwischen den Beweisschwierigkeiten und dem Haftpflichtbedürfniss nur durch Schaffung einer Rechtsvermuthung zu Gunsten des klägerischen Beweisthum's gefunden werden kann, wird nur von wenigen[1]) getheilt. Ueber die dagegen erhobenen Einwände habe ich mich bereits anderweitig ausgesprochen, worauf hier verwiesen werden soll[2]).

II. Anders zu konstruiren sind diese Befreiungsgründe von der Haftpflicht nach dem P. G. Wie bereits erwähnt wurde, gründet sich die Haftpflicht der Post wegen Beschädigung des Reisenden auf den mit diesem geschlossenen Vertrag. Durch denselben übernimmt die Postverwaltung die Verpflichtung, den Reisenden ohne Verletzung seiner körperlichen Integrität zu befördern, und indem sie das P.G. dem Vertrage zu Grunde legt, worin ihre Haftpflicht für den Fall der Verletzung normirt ist, garantirt sie ihm jene. Hiervon wird sie nur dann befreit, wenn es ihr durch unabwendbare Ereignisse unmöglich ist, diese Garantiepflicht zu erfüllen (höhere Gewalt) oder wenn der Reisende durch sein eigenes schuldhaftes Verhalten sie daran gehindert hat.

§ 5. Im Besonderen.

I. Auch hierüber habe ich mich a. a. O. S. 145 ff. bereits eingehend geäussert, so dass ich mich hier kürzer fassen kann. Für die höhere Gewalt habe ich S. 150, soferne der Eisenbahnbetrieb in Betracht kommt, folgende Begriffsbestimmung aufgestellt: „Höhere Gewalt beim Eisenbahnbetriebe ist ein plötzlich eintretendes unvorhersehbares Ereigniss, das ausserhalb dieses Betriebskreises entstanden, durch hereinwirken in denselben Schaden an Leib und Gut verursacht und unter sorgfältiger Anwendung aller dem Eisenbahnbetriebe ordnungsmässig zu Gebote stehender Mittel nicht verhütet verden konnte".

Nach der Rechtsprechung sind jedoch beim Eisenbahnbetrieb nur solche äussere Ereignisse als höhere Gewalt anzusehen, deren Verhütung durch Vorkehrungen unmöglich war, welche nach der allgemeinen Verkehrsanschauung zu dem zu erreichenden Erfolge in einem vernünftigen Verhältnisse stehen[3]).

---

[1]) So sagt: Riesenfeld: Das besondere Haftpflichtrecht der deutschen Arbeiterversicherungsgesetze. Berlin 1894 S. 8: „für die juristische Konstruktion ist das Schuldmoment als letzter Anker unentbehrlich". Nach v. Schulze-Graevernitz in Grünhut's Zeitschr. XVI S. 459 und 460 liegt der Schwerpunkt des Gesetzes darin, dass ein Verschulden präsumirt wird, weil bei dem dermaligen Stand der Technik und der grossen Masse der Hilfsmittel und Erfahrungen ernste Unfälle im Eisenbahnverkehr sich durch Sorgfalt im Betrieb vermindern lassen. citirt bei Lass und Maier a. a. O. S. 100 Note 13.

[2]) Haftpflicht S. 143 ff.

[3]) Eger a. a. O. S. 113 und die auf S. 113—131 angeführten Urtheile. Genzmer, Haftpflichtgesetz S. 44. Reindl, Das Reichshaftpflichtgesetz. München 1901 S. 63.

Diese Ausdrücke sind zu unbestimmt. Was heisst allgemeine Verkehrsanschauung, was nach dieser zu dem zu erreichenden Erfolge in einem vernünftigen Verhältniss stehen? Dieselben Vorkehrungen, welche der eine Richter als in einem solchen Verhältniss stehend ansieht, darin erblickt der andere eine Einrichtung, welche man billigerweise nicht verlangen kann [1]). Für Betriebsereignisse wird dagegen stets gehaftet. Mit Rücksicht auf diese Rechtsprechung hat Unger die Ansicht aufgestellt [2]), dass nach dem H. G. der höhern Gewalt der äussere casus gleichstehe, der Unternehmer mithin für alle äusseren Zufälle zu haften habe. Diese Ansicht geht jedenfalls zu weit [3]). Braucht auch der in Betracht kommende äussere Unfall nicht objektiv verhütbar gewesen zu sein, so genügt doch nicht jedes zufällige Ereigniss, sondern es müssen, damit höhere Gewalt vorliege, alle dem Eisenbahnbetrieb ordnungsmässig zu Gebote stehenden Mittel nicht hinreichend sein, um das drohende Unheil abzuwenden.

Wie steht es nun mit der in § 11 Ziff. 2 P. G. erwähnten höhern Gewalt? Auch hier muss der Unfall durch eine äussere Veranlassung entstanden sein, wenn er sich auch nicht auf den Betrieb zu beziehen braucht, um als höhere Gewalt zu erscheinen. Die Garantiepflicht der Postverwaltung bezieht sich nicht nur auf ihr Personal und Material, wo bei den durch diese bewirkten Schäden, wie bei der Eisenbahn, der Einrede der höhern Gewalt nicht stattgegeben wird, sondern auch auf die Mitreisenden [4]). Während also nach § 1 H. G. nicht gehaftet wird, wenn ein Reisender einen Mitreisenden beschädigt [5]), ist dies nach § 11 Ziff. 2 P. G. der Fall. Dagegen sind Angriffe einer Räuberbande stets höhere Gewalt. Eliminirt man, wie bei der Haftpflicht der Post, den Begriff des Betriebs aus dem der höhern Gewalt, so bleibt nichts anderes übrig, als auf den vom römischen Rechte ausgebildeten Begriff derselben zurückzugreifen, nämlich in der höhern Gewalt ein schadenbringendes, objektiv nicht zu verhütendes Ereigniss zu erblicken.

II. Der Wortlaut des § 1 H. G. lässt es zweifelhaft, wie der Begriff des eigenen Verschuldens aufzufassen ist. Die Rechtsprechung und nach ihr die herrschende Meinung [6]) setzt subjektives Verschulden und damit Zurechnungsfähigkeit voraus. Nach Unger a. a. O. S. 404 soll Verschulden im Sinne des § 1 H. G. gleichbedeutend sein mit: „Schuld sein“, „veranlassen“ Es ist dies das Verschulden im objektiven Sinne. Man könne demnach

[1]) v. Weinrich: Haftpflicht u. s. w. 1. Aufl. Strassburg 1883. S. 157.

[2]) Handeln auf eigene Gefahr. Jahrbücher für Dogmatik Bd. XXX S. 417 Note 150. Auch als erweiterter Separatabdruck erschienen. Jena 1893 2. Aufl. Vgl. auch Gerth: Der Begriff der vis major 1891 S. 171 ff.

[3]) Vgl. dagegen Reindl a. a. O.

[4]) In der grundlegenden l. 1 § 11. Dig. naut. caup. stab. 4. 9, heisst es: . . . et factum praestare non solum nautarum, sed et vectorum. — Bei der Haftpflicht des Gastwirths für eingebrachte Sachen wird deren Beschädigung oder Wegnahme durch andere Gäste gleichfalls nicht als höhere Gewalt angesehen. § 701 B. G. B. Müller und Meickel I. 65.

[5]) Eger: Haftpflichtgesetz 5. Aufl. S. 132.

[6]) Eger: Haftpflichtgesetz 5. Aufl. S. 132 ff.

auch bei dem zweijährigen Kinde, das in die Räder eines im Schritte daherfahrenden Tramwaywagens lief, wo das R. G. höhere Gewalt annahm[1]), was freilich unserm natürlichen Gefühl weniger zusagt, als die Annahme eines Verschuldens im objektiven Sinne, von einem solchen sprechen. Beim P. G., das in § 11 Ziff. 2 den Ausdruck: „Fahrlässigkeit" gebraucht, steht dagegen ausser Zweifel, wie das „Verschulden" aufzufassen ist, nämlich nur im subjektiven Sinne. Im Falle der Unzurechnungsfähigkeit haftet daher die Postverwaltung, wenn nach Lage der Sache nicht höhere Gewalt angenommen werden kann. Dass auch der dolus des Reisenden die Haftpflicht des Postfiskus ausschliesst, obwohl in § 11 Ziff. 2 nur von Fahrlässigkeit die Rede ist, ist selbstverständlich.

Konkurrirt eigenes Verschulden des Reisenden mit dem eines Postbeamten, so kommt es darauf an, wessen Verschulden bei Herbeiführung des Unfalls das vorwiegende war, wie dies auch in § 1 H. G. der Fall ist[2]), da § 254 B. G. B. auf das besondere Haftpflichtrecht der Post gleichfalls nicht anwendbar ist. Die Gründe sind in beiden Rechten die gleichen, nämlich die Nothwendigkeit einheitlicher Rechtsnormen gegenüber den damals in den verschiedenen Landesrechten über das Verhältniss gegenseitigen Verschuldens bestehenden Bestimmungen. Das die Rechtseinheit begründende B. G. B. hatte, da auch das Postrecht fortbesteht, hierauf keinen Einfluss.

§ 6. Der Ersatzanspruch und dessen Verjährung.

I. Der Anspruch wegen Beschädigung des Reisenden ist gegen die Oberpostdirektion beziehungsweise gegen die mit deren Funktionen betraute Postbehörde zu richten § 13 P. G. Dieser Anspruch erlischt binnen sechs Monaten vom Tage der Beschädigung des Reisenden an gerechnet. Diese Verjährung wird nicht allein durch Anmeldung der Klage, sondern auch durch Anbringung der Reklamation bei der Postbehörde unterbrochen. Ergeht hierauf eine abschlägige Vorbescheidung, so beginnt eine neue Verjährung, welche durch eine Reklamation gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird. § 14 P. G. Diese neue Verjährungsfrist ist ebenfalls eine sechsmonatliche. Diese Frist wird jedoch durch die Klage unterbrochen und dauert die mit letzterer beginnenden Frist, wie bei den Ansprüchen aus dem H. G., bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder anderweitigen Erledigung des Rechtsstreites § 211 B. G. B. Der rechtskräftig festgestellte Anspruch verjährt in dreissig Jahren, trotzdem dessen Verjährungsfrist vor dieser Entscheidung eine zweijährige bezw. sechsmonatliche war (§ 218 B. G. B.).

II. Machen sich die Folgen der Verletzung erst später geltend, dann ist nach Ablauf der Verjährungsfrist der Anspruch trotzdem erloschen, wie beim H. G. nach Ablauf der zweijährigen Frist. Der Reisende kann sich aber dagegen schützen, sei es, dass er innerhalb dieser 6 Monate eine Reklamation

---

[1]) Urtheil vom 23. März 1888 Entsch. XXI 13.

[2]) R. G. vom 25. Juni 1882 Eisenbahnrechtliche Entscheidungen III 245. Andere Urtheile in diesem Sinne Eger a. a. O. S. 161 ff.; vgl. auch Reindl a. a. O. S. 81.

unter Vorbehalt seiner Ansprüche einreicht, sei es, dass er wie beim H. G. eine Feststellungsklage erhebt [1]).

§ 7. Die Haftpflicht Dritter und die Regressfrage.

I. Neben der Post können auch noch andere Personen wegen der Beschädigung des Reisenden diesem haften [2]). Dahin gehört der Fall, dass durch Verschulden eines Dritten, mag dies der Postillon oder ein anderer sein, z. B. Jemand, der durch sein Verhalten die Pferde zum Scheuen veranlasste und diese den Wagen umwarfen, der Reisende beschädigt wurde. Auch der Fall der Beschädigung durch einen Mitreisenden gehört hierher, welcher wie die übrigen Schuldigen für Kur- und Verpflegungskosten solidarisch mit der Post für die sonstigen Ansprüche des Reisenden und die seiner Hinterbliebenen nach dem B. G. B. haftet.

Das Gleiche gilt auch bezüglich des Posthalters. Es frägt sich nun weiter, haftet dieser auch, wenn ihn keine persönliche Schuld trifft, sondern der Unfall durch die Schuld des Postillon's oder durch die Postpferde herbeigeführt wurde? Der Posthalter hat einen Knecht als Postillon, sowie die Postpferde zu halten, welche zu Spanndiensten für Staats- und Kommunalbedürfnisse nicht herangezogen werden dürfen (§ 22 P. G.). Er stellt den Postillon der Post und wählt denselben aus, haftet sohin dem Reisenden aus § 831 B. G. B. Der Posthalter kann sich aber durch den Beweis befreien, dass er bei der Auswahl des Postillon's die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat. Für die Pferde haftet der Posthalter auf Grund des § 833 B. G. B.

Wie gegen jeden Dritten kann auch der Reisende auf Grund des H. G. gegen die Bahn und des § 11 Ziff. 2 P. G. gegen die Post klagbar werden. Dahin gehört der Fall, dass der Postwagen von einem heranbrausenden Eisenbahnzuge überfahren wird [3]).

II. Was die Regressfrage anlangt, so hat der Postfiskus ein Rückgriffsrecht gegen den Posthalter auf Grund des von ihm mit diesem geschlossenen Vertrags. Jener muss aber das Verschulden beweisen, so z. B. dass der Posthalter einen untüchtigen Postillon gestellt oder unbrauchbare Pferde geliefert oder den Wagen nicht in Ordnung gehalten hat, wenn dies die Ursache der Beschädigung des Reisenden war. Trifft den Posthalter bezüglich der Auswahl des den Unfall bewirkenden Postillon's kein Verschulden, so kann der

---

[1]) Dies wird mit Unrecht bestritten; vgl. dagegen v. Weinrich a. a. O. S. 162.

[2]) Lass und Maier a. a. O. S. 112.

[3]) Hilse führt in den Verhandlungen des XXVI. Deutschen Juristentags Bd. I (Gutachten) 1902 S. 48 den interessanten Nachweis, dass die meisten Kollisionen zwischen den Strassenbahnen und Fuhrwerken erfolgen. „So ist aus zehnjährigen statistischen Beobachtungen ermittelt, dass in Berliner Strassenbahnbetrieben 45,21 % der Kapitalabfindung und 54,25 % der Rentenverbindlichkeiten aus Unfällen herrühren, zu welchen fremde Verschuldung den Anlass geschaffen hatte, weil nämlich die Verunglückten, theils unmittelbar, theils mittelbar durch fremde Fahrzeuge beschädigt worden waren. Eine Ausdehnung dieser Untersuchung auf zwölf auswärtige Betriebe und die gleichen Zeiträume hat 51,7 und 54,6 % als Durchschnittsziffern ergeben.

Postfiskus den Posthalter nicht aus § 278 B. G. B. verantwortlich machen. Denn dieser übernimmt es ja nicht, die Postwagen nach einer bestimmten Station zu befördern und bedient sich zur Erfüllung dieser Verbindlichkeit des Postillons, sondern vielmehr die Post befördert die Wagen nebst Inhalt in eigenem Namen und auf eigene Rechnung und bedient sich hierzu des vom Posthalter ihr gestellten Knechts als Postillon. § 278 ist eine Ausnahmebestimmung und kann deshalb nicht ausdehnend interpretirt werden. Wird der Unfall durch die Postpferde herbeigeführt und trifft den Posthalter hieran keine Schuld, so hat die Postverwaltung kein Regressrecht § 840 Abs. 4 B. G. B., desgleichen wenn der Unfall durch einen Dritten herbeigeführt wurde. Dies gilt auch bezüglich des Betriebsunternehmers [1]) im Falle des § 1. — H. G. Denn es handelt sich hier um eine sog. „unechte" Solidarobligation, die auf verschiedenen Entstehungsgründen beruht. Der Dritte haftet aus dem Delikt, die Post aus dem mit dem verletzten Reisenden geschlossenen Vertrag. Dagegen ist der schuldige Mitreisende der Post zum Ersatz des von ihr dem Verletzten Geleisteten, wegen seines vertragswidrigen Verhaltens verpflichtet, so z. B. wenn er sich den zur Aufrechterhaltung der Ordnung und der Sicherheit auf den Posten und den Wartezimmern getroffenen Anordnungen nicht fügt (§ 59 II der Postordnung) und daraus ein Unfall entsteht.

---

[1]) Vgl. über diese Frage v. Weinrich a. a. O. S. 165 und 166.

6.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen für Bruch von Gusswaaren.

(Art. 31 Abs. 1 Ziff. 2 Internat. Uebereink. üb. d. Eisenbahnfrachtverkehr — § 459 Abs. 1 Ziff. 2 Deutsch. H.G.B. — § 77 Abs. 1 Ziff. 2 Deutsch. Eisenb.-Verk.-Ordnung.)

Von **Dr. L. Fuld,**
Rechtsanwalt in Mainz.

Die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und der Verkehrsordnung, nach welchen die Haftpflicht der Eisenbahnen bei der Beschädigung unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegebener Güter ausgeschlossen wird, haben neuerdings zu zahlreichen Klagen insbesondere insoweit Anlass gegeben, als es sich um die Beschädigung von Gusswaarensendungen handelt. Nachdem den Beschwerden und der Missstimmung, die bezüglich der insoweit vorhandenen Missstände bei den Interessenten, vor Allem den Eisen- und Gusswaarenhändlern und den Giessereien bestehen, in den Organisationen dieser, nämlich in dem Verein der Eisengiessereien und dem Verbande deutscher Eisenwaarenhändler Ausdruck gegeben worden ist, hat man sich damit auch in den parlamentarischen Verhandlungen und demnächst auch seitens verschiedener Handelskammern befasst. Die Interessenten sind darüber einer Ansicht, dass für die Abänderung der bezüglichen Vorschriften ein dringendes Bedürfniss besteht, und nur insoweit gehen die Ansichten derselben noch auseinander, als es sich darum handelt, ob die Uebernahme der Haftpflicht der Bahnen für die Beschädigung der unverpackt oder mangelhaft verpackt versendeten Güter von denselben schlechthin und ohne Aequivalent oder nur unter gewissen Voraussetzungen und gegen eine bestimmte Gegenleistung zu übernehmen ist.

Was den Rechtszustand betrifft, der in Ansehung dieses Punktes besteht, so ist derselbe folgender. Während die Eisenbahn für den Schaden haftet, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zu der Ablieferurg entsteht, während sie ihre Haftpflicht nur durch den Nachweis beseitigen kann, dass der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von ihr verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch innern Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage verursacht ist (H.G.B. § 456), haftet sie nicht für den Schaden, der aus der mit dem Mangel oder der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entsteht (H.G.B. § 459 Ziffer 2); es besteht die Vermuthung, dass ein eingetretener Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist, die Bahn kann aber dann die Befreiung von der Haftpflicht nicht geltend machen, wenn der Schaden durch ihr Verschulden entstanden ist, wohin natürlich auch das Verschulden ihrer Leute und der andern in § 458 H.G.B. genannten Personen gehört.

Die Rechtslage desjenigen, welcher wegen Bruchschäden bei unverpackten oder mangelhaft verpackten Waaren Ersatzansprüche gegen die Bahn geltend machen will, ist hiernach stets eine wenig günstige; ihm liegt die Last des Beweises ob, dass die besondere Gefahr, welche aus dem Mangel der Verpackung folgt, im gegebenem Falle nicht die Ursache des Schadens war, dieser vielmehr durch eine andere Ursache hervorgerufen wurde, also insbesondere durch schuldhaftes Verhalten der Eisenbahn oder derjenigen Personen, für deren Verhalten sie eintreten muss; genauer gesagt, kann der Gegenbeweis gegen die Vermuthung sich entweder darauf beziehen, dass der Bruchschaden im gegebenen Falle überhaupt nicht aus der besonderen Gefahr habe entstehen können, welche die Bahn ausschliesst, oder dass im gegebenen Falle ein bestimmtes, von der Bahn zu vertretendes Ereigniss die Ursache gebildet habe (Eger, Intern. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr 2. Aufl. S. 160). Der eine wie der andere Beweis ist ausserordentlich schwierig, und wenn man berücksichtigt, dass die Rechtsprechung dahin neigt, die Befreiung von der Haftung auch dann anzunehmen, wenn nachweisbar der Schaden durch ein aussergewöhnlich starkes Rangiren hervorgerufen wurde (Kaufmann, Handelsrechtliche Rechtsprechung 1900/01 S. 123 Nr. 459), so ist es klar, dass die Aussichten auf Entschädigung für Bruchschäden bei Gusswaaren nicht eben als erhebliche bezeichnet werden können.

Die Rechtsauslegung hält ausserdem daran fest, dass die Befreiung der Bahn nicht durch die Thatsache beseitigt würde, dass für die Beschädigung neben der nicht zu vertretenden Gefahr andere Ursachen konkurrirend in Betracht kommen, dies vielmehr nur dann der Fall sei, wenn diese andere Ursache auch die alleinige Ursache bildet (Eger a. a. O. S. 160). Ob diese Rechtsauslegung mit dem Gesetze wirklich derart in Einklang steht, wie ziemlich übereinstimmend angenommen wird, kann dahingestellt bleiben, da auch dann, wenn etwa in dieser Hinsicht einer abweichenden Rechtsansicht das Wort geredet werden müsste, hierdurch an der Thatsache Nichts geändert werden würde, dass die gegentheilige Auffassung die Autorität der als herrschend zu erachtenden Rechtsübung für sich besitzt und es vollkommen nutzlos und aussichtslos wäre, hiergegen ankämpfen zu wollen. Eine Aenderung steht aber in dieser Beziehung um so weniger in Aussicht, als sich auch bei der Auslegung des Artikels 31 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr in der Fassung der Redaktion vom 10. Oktober 1901 ebenfalls das Bestreben zeigt, nur bei der festgestellten ausschliesslichen Verursachung des Schadens durch eine andere Gefahr die Haftpflicht der Bahn als gegeben zu erachten. Artikel 31 des Internationalen Uebereinkommens stimmt mit § 459 H.G.B. im Wesentlichen überein; es besteht kein Zweifel, dass sowohl nach diesem wie nach jenem die besondere Transportgefahr mit dem Bruchschaden in konkretem Falle in erkennbarem Zusammenhang stehen muss, andernfalls die Rechtsvermuthung zu Gunsten der Bahn nicht Platz greift.

Auf Grund der gedachten Vorschrift des H.G.B. bestimmt nun § 58 der Verkehrs-Ordnung, dass die Eisenbahn berechtigt ist, von dem Absender eines unverpackten oder mangelhaft verpackten Guts zu verlangen, dass er auf dem

Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung anerkennt und der Versandstation darüber ausserdem eine besondere Erklärung nach Massgabe des dafür vorgeschriebenen Formulars ausstellt. Sofern ein Absender gleichartige der Verpackung bedürftige Güter unverpackt oder mit denselben Mängeln der Verpackung auf der gleichen Station aufzugeben pflegt, so kann er an Stelle der besonderen Erklärung für jede Sendung ein für allemal eine generelle Erklärung nach ebenfalls bestimmtem Formular unterzeichnen. Der Frachtbrief hat alsdann den Hinweis auf diese Erklärung zu enthalten. Es besteht Uebereinstimmung darüber, dass die Bestimmung über die Nothwendigkeit der Erklärung auf dem Frachtbrief mit Nichten den Charakter einer Ordnungsvorschrift hat, sondern dass diese Erklärung auf dem Frachtbrief die unbedingte Voraussetzung für die Geltendmachung des Befreiungsgrundes bildet; ohne die Erklärung auf dem Frachtbrief kann sich die Bahnverwaltung auch dann nicht auf die angeführten Bestimmungen über die Befreiung von der Haftpflicht berufen, wenn der Absender einen Revers nach eingeführtem Muster unterzeichnet hat, der die mangelhafte Verpackung oder das Fehlen jeder Verpackung enthält. An dieser Vorschrift ist mit grösster Strenge festzuhalten.

Es scheint nun, dass die Bahnen neuerdings häufiger als früher von dem Absender unverpackter Gusswaaren sich einen Revers des Inhalts ausstellen lassen, dass er keinerlei Ansprüche auf Ersatz im Falle einer Beschädigung gegen sie besitze. Ueber die Folgen dieser Gepflogenheit wird seitens der Giessereien und Eisenwaarenhändler vielfach geklagt, man behauptet insbesondere, dass die Angestellten der Bahnen mit Gütern, welche auf Grund eines solchen Reverses versendet werden, unachtsam und geradezu leichtsinnig umgingen, und führt hierauf unmittelbar die Thatsache zurück, dass Bruchschäden heute weit häufiger konstatirt werden müssten wie früher, was allerdings als richtig zugestanden werden muss und indirekt auch von den Bahnen zugegeben wird. Es ist nun zunächst gegenüber diesem Verfahren der Eisenbahnen der Einwand geltend gemacht worden, dass ihnen die Ausstellung einer solchen Erklärung überhaupt nicht gestattet sei; allein derselbe ist unstichhaltig und verkennt das geltende Recht. Es kann nicht im geringsten bezweifelt werden, dass die Eisenbahnen auf Grund der Vorschriften des H.G.B. und der sich an dieselben anschliessenden Bestimmungen der Verkehrsordnung berechtigt sind, sich bei unverpackten oder mangelhaft verpackten Gusswaaren den Verzicht des Absenders auf etwaige Entschädigungsansprüche des Absenders hieraus bescheinigen zu lassen. In der That ist auch, soweit ersichtlich, im gerichtlichen Verfahren ein Einwand gegen die Gültigkeit eines solchen Verzichts noch nicht erhoben worden, dessen Tragweite sich durch seinen Inhalt und die gesetzlichen bezw. die Vorschriften der Verkehrsordnung in Verbindung mit den für die Auslegung von Verzichten allgemein anerkannten Auslegungsgrundsätzen beschränkt. Auf diesem Wege lässt sich daher eine Aenderung des Verhaltens der Bahnverwaltungen nicht erreichen, es kann sich vielmehr nur darum handeln, durch eine Abänderung der geltenden Bestimmungen die Uebernahme der Haftpflicht der Bahnen für die Schäden von Gusswaaren herbeizuführen.

Bevor auf die Einzelheiten der Vorschläge eingegangen werden soll, welche in dieser Hinsicht gemacht wurden, sei erwähnt, dass auf den süddeutschen Bahnen zumeist die Einrichtung besteht, dass die Ersatztheile der beschädigten Waaren frachtfrei befördert werden; die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft lehnt dies ab, aber sie befördert doch die beschädigten Theile an den Absender frachtfrei zurück. In den Lieferungsbedingungen des Vereins der deutschen Giessereien ist gesagt, dass die Versendung auf Gefahr der Empfängers geht, so dass dieser an sich verpflichtet ist, für den Schaden aufzukommen und den betreffenden Ersatz zu bezahlen. Aber in der Praxis wird an dieser Abmachung von Seiten der Giessereien nicht streng festgehalten und kann auch nicht festgehalten werden, weil das Werk, das sich dem Kunden gegenüber unkoulant in dieser Hinsicht zeigen würde, Gefahr läuft, denselben zu verlieren. Daher kommt es, dass die Giessereien in zahlreichen Fällen den Schaden tragen. Ebenso verhält es sich aber mit dem Eisenwaarenhändler, welcher Gusswaaren verkauft und versendet; auch er kann in vielen Fällen den durch Bruch entstehenden Schaden nicht dem Kunden belasten trotz der gesetzlichen Vorschrift über den Uebergang der Gefahr auf den Käufer mit dem Augenblick der Uebergabe der Waare an den Spediteur oder Frachtführer (B.G.B. § 497), die übrigens durch besondere Vereinbarungen gerade in der Gussbranche nicht eben selten abgeändert zu werden pflegt.

Meinungsverschiedenheiten über die Frage, ob mangelhafte Verpackung vorliegt oder nicht, sind nicht so selten. Allerdings ist der Absender eines Gutes, das nach seiner Ansicht genügend, nach Ansicht der Bahnverwaltung dagegen ungenügend verpackt ist, in der Lage, die gerichtliche Entscheidung der Differenz herbeizuführen. Weigert der Absender die Erklärung auf dem Frachtbriefe bezüglich der mangelhaften Verpackung, weil er der Meinung ist, dass dieselbe nicht vorliegt, so kann die Bahn die Annahme der Waare zur Versendung verweigern und der Absender gegen sie sowohl hierauf als auch gegebenen Falles auf Schadenersatz Klage erheben. Dass die Möglichkeit der Herbeiführung einer gerichtlichen Entscheidung darüber auch für das Geltungsgebiet des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr besteht, wird von keiner Seite bestritten. In der ersten Konferenz wurde von Seiten der schweizerischen Delegirten beantragt, es solle dies durch eine unzweideutige Bestimmung ausdrücklich anerkannt werden; man wünschte dieserhalb die Aufnahme folgenden Satzes in Artikel 9 des deutschen Entwurfs: „Die Handelsübung entscheidet über die Nothwendigkeit und Beschaffenheit der Verpackung; im Streit entscheidet der Richter der Abgangsstation über diese Fragen". Die Konferenz war aber in ihrer Mehrheit der Ansicht, dass es dieses Satzes nicht bedürfe, da ohnehin das Recht des Absenders, die Streitfrage dem ordentlichen Richter zur Entscheidung zu unterbreiten, nicht in Zweifel gezogen werden könne. Aber auch wenn diese Befugniss des Absenders weder nach dem inländischen noch nach dem internationalen Frachtrecht irgendwie bestreitbar ist, so stehen doch praktische Gründe der regelmässigen Anwendung entgegen; der Absender, der sich zu der Lieferung

auf eine bestimmte Zeit verpflichtet hat, muss es im Allgemeinen vorziehen, sich der Ansicht der Bahnverwaltung zu unterwerfen, als es auf einen Rechtsstreit ankommen zu lassen, der in jedem Falle, mag der endgültige Ausgang ein günstiger oder ungünstiger sein, eine ausserordentliche Verzögerung der Transportausführung und damit vielfach höchst unangenehme Folgen herbeiführt. Auch mit Rücksicht hierauf erscheint es geboten, dass eine andere Regelung der Ersatzfrage normirt wird.

Der Vorschlag, der gemacht worden ist und in grossen Tagesblättern eine beifällige Aufnahme gefunden hat, geht dahin, dass die Bahn die Ersatzpflicht für den Bruch unverpackter Gusswaaren übernehmen und als Ersatz dafür eine Versicherungsgebühr von 3 Pf. pro 100 kg Gusswaaren erheben solle. Man glaubt, dass schon die Uebernahme der Haft- und Ersatzpflicht genügen werde um die Angestellten der Bahn zu einer sorgsameren Behandlung der Gusswaaren bei der Ausführung des Transports zu veranlassen; finanzielle Belastungen würden der Bahn nicht nur nicht erwachsen, sondern es sei im Gegentheil als wahrscheinlich anzunehmen, dass sie durch diese Versicherung neue Einnahmen in nicht unerheblicher Höhe erhalten werde. Bei der Annahme, dass 1,5 Million Tonnen Gusswaren jährlich versendet werden, würde die Versicherung annähernd 450000 Mk. einbringen, d. h. voraussichtlich mehr als für Entschädigungen verausgabt werden müssten. Ob diese auf statistischen Angaben beruhenden Schätzungen, die natürlich nur einen Werth als solche haben und haben sollen, voll und ganz zutreffend sind, lässt sich nicht nachprüfen. Allerdings spricht aber die Wahrscheinlichkeit dafür, dass durch die Einführung der Haftpflicht die Zahl der Schäden sich in nicht unerheblichem Masse verringern werde, insbesondere wenn, was ja sicherlich geschehen würde, die Bahnen gleichzeitig mit der Uebernahme der Haftung durch scharfe Instruktionen ihr Personal zu einer möglichst sorgsamen und schonenden Behandlung veranlassen würden; denn soviel steht fest und kann auch von den Bahnverwaltungen nicht in Abrede gestellt werden, dass die Anzahl der Schäden bei Gusswaaren, die auf das Verhalten des Personals zurückzuführen sind, einen keineswegs verschwindenden Theil der überhaupt vorkommenden Beschädigungen dieser Waaren betragen.

Man könnte nun gegen diesen Vorschlag einwenden, dass es doch bedenklich sei, das Prinzip der Ausschliessung der Haftung für alle unverpackten oder mangelhaft verpackten Waaren lediglich zu Gunsten einer bestimmten Waarengattung zu durchbrechen; mit demselben Rechte, wie die an den Gusswaaren Interessirten könnten auch die an andern, der Beschädigung ausgesetzten Waaren Interessirten eine Aenderung des geltenden Rechts bezüglich dieser Waaren fordern und dies würde dann schliesslich dahin führen, dass der Grundsatz der Art durchlöchert werde, dass es schon besser sei, ihn überhaupt aufzuheben. Allein es wird nicht schwer fallen, diesem Einwand entgegen zu treten. Wenn für die Gusswaaren eine besondere Berücksichtigung gewünscht wird, so erscheint dies im Hinblick darauf vollkommen gerechtfertigt, dass es eben diese Waaren vor Allem sind, welche der Beschädigung durch Bruch ausgesetzt sind. Gewiss, es giebt sehr viele Waaren, welche gegen Bruchge-

fahr noch empfindlicher sind, als Gusswaaren, aber diese noch empfindlicheren Güter werden weder unverpackt, noch in mangelhafter Verpackung zur Versendung gebracht, sondern in fester gegen Bruchschaden ausreichend schützender Verpackung; die eigenthümliche Beschaffenheit der Gusswaaren bringt es aber mit sich, dass sie sehr oft unverpackt versendet werden müssen. Die Erfahrungen, welche Jahr aus Jahr ein mit Reklamationen wegen Bruchschäden gemacht werden, geben hierüber einen derart genügenden Aufschluss, dass von der Behauptung, wie sie dem gedachten Einwand zu Grunde liegt, der Behauptung des Bestehens gleicher Gefahr für Gusswaaren und andere Waaren ernstlich keine Rede sein kann.

Da nun nicht angenommen werden kann, dass die Bahnen ohne eine gewisse Vergütung diese Haftpflicht mit übernehmen werden und ihnen dies auch nicht zuzumuthen ist, so empfiehlt es sich allerdings, der Berücksichtigung dieses Vorschlags grundsätzlich näher zu treten, über dessen Einzelheiten noch diskutirt werden kann. Dass eine nennenswerthe Steigerung der Gusswaarenpreise durch die Verwirklichung desselben hervorgerufen werden würde, nehmen die Fachkreise nicht an, wogegen allerdings mit einem kleinen Aufschlag gerechnet werden muss. Indessen würde derselbe reichlich aufgewogen durch den Fortfall der höchst unerquicklichen Streitigkeiten, die aus dem gedachten Anlass in so erheblicher Zahl entstehen, sei es zwischen den Bahnen und den Absendern bezw. den Empfängern der beschädigten Gusswaaren einerseits, sei es zwischen den Absendern und Empfängern unter einander. Eine Aenderung der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs wäre für die Durchführung dieses Vorschlags nicht unbedingt erforderlich. Diejenigen, welche dies behaupten, übersehen, dass die Bestimmung des § 459 H.G.B. nur insoweit zwingendes Recht enthält, als die Bahnen nicht befugt sind, über die darin enthaltenen Befreiungsgründe hinauszugehen und die Haftpflicht durch Vertrag oder Verkehrsordnung auch in solchen Fällen abzulehnen, welche nicht hierunter fallen. Das Gesetz hindert aber die Bahn nicht, im Widerspruch mit dem einen oder andern in § 459 aufgezählten Befreiungsgrunde die Haftpflicht auf sich zu nehmen. Es bedürfte also nur einer Aenderung der Verkehrs-Ordnung, bezw. eines Zusatzes zu derselben bezüglich der Gusswaaren, durch den die Voraussetzungen für die Uebernahme der Haftpflicht erschöpfend geregelt würden.

Ob es sich empfehlen würde, diesen Zusatz auch in § 459 H.G.B. aufzunehmen, um die äussere Uebereinstimmung zwischen Handelsgesetzbuch und Verkehrsordnung herzustellen, ist eine Frage von verhältnissmässig geringer Bedeutung, die wohl schwerlich als eine dringliche erachtet werden kann. Dringlich ist dagegen die Berücksichtigung der im Vorstehenden hervorgehobenen Verhältnisse, wie sie bei dem Transport von Gusswaaren bestehen, durch eine Erstreckung der Haftpflicht der Bahnen auf die dieselben betreffenden Bruchschäden. Die Dringlichkeit besteht zunächst für den inländischen Verhehr; hiermit soll natürlich nicht gesagt sein, dass es nicht wünschenswerth wäre, auch für den internationalen Verkehr eine damit übereinstimmende Regelung herbeizuführen. Die Schwierigkeiten, welche einer Aenderung des

Internationalen Uebereinkommens in diesem Punkte entgegenstehen, sind nun zweifellos weit erheblicher als die Hindernisse, welche bei der Aenderung der Verkehrsordnung zu überwinden sind. Trotzdem lässt sich mit ziemlicher Bestimmtheit voraussagen, dass, wenn erst die Verkehrsordnung insoweit den Anforderungen entspricht, welche mit wachsender Energie seitens der Giessereien und Eisenwaarenhändler bezüglich dieses Punktes erhoben werden, die Aenderung des Internationalen Uebereinkommens nur eine Frage der Zeit wäre; dafür bürgt der grosse Einfluss, welchen das deutsche Eisenbahnfrachtrecht auf den Inhalt dieses ausgeübt hat und ausübt.

Die Aussichten für eine Berücksichtigung des vorstehenden Vorschlags scheinen, soweit ersichtlich, ziemlich günstige zu sein. Auf der in Düsseldorf im Juli 1902 abgehaltenen Versammlung des Vereins deutscher Eisengiessereien nahm man einstimmig den Antrag an: „Bei Eisengusswaaren, die ihrer Natur nach unverpackt zur Beförderung gelangen müssen, haftet die Eisenbahn für jede Beschädigung durch Bruch. Als Gegenwerth verrechnet die Eisenbahn eine Versicherungsgebühr von 3 Pfennigen für je 100 kg Gusswaaren; die in § 58 der Verkehrsordnung geforderte Erklärung kommt in Wegfall". Wie auf der Versammlung des Weiteren berichtet wurde, stehen die Eisenbahnverwaltungen dem Vorschlag im Allgemeinen ganz sympathisch gegenüber, und Meinungsverschiedenheiten scheinen nur noch insoweit vorhanden zu sein, als von einer Seite die Einführung dieser Versicherung in obligatorischer Form, von der andern dagegen nur in fakultativer vorgeschlagen wird.

Diese Meinungsdifferenz ist in grundsätzlicher Hinsicht nicht von nennenswerther Bedeutung. Der obligatorischen Versicherung den Vorzug zu geben vor der fakultativen, ist indessen ein ausreichender Anlass nicht geboten, vor Allem um desswillen nicht, weil alsdann für den Absender solcher Waaren die Möglichkeit fortfallen würde, sich gegen den Verlust durch Versicherung bei einer privaten Gesellschaft zu versichern, welche das Risiko gegen eine geringere Prämie als 3 % übernehmen würde. Diese Möglichkeit besteht aber, und es ist sogar wahrscheinlich, dass sich sehr bald Gesellschaften bereit finden lassen würden, sich mit einem geringeren Satze zu begnügen, da ja mehrfach der Satz von 3 % als zu hoch bezeichnet wird. Es würde dieserhalb vollkommen genügen, die Versicherung als fakultative einzuführen, so dass nur derjenige Anspruch auf die Entschädigung seitens der Bahnverwaltung besitzt, der sich bei ihr versichert. Mit dieser Regelung dürfte auch den Ansichten der übrigen Interessenten besser gedient werden.

Dass durch den Vorschlag nicht eine Aenderung des Handelsgesetzbuchs nothwendig gemacht wird, vielmehr lediglich die Beseitigung der in § 58 der Verkehrsordnung vorgesehenen Erklärung des Absenders genügen würde, entspricht dem Standpunkte, der im Obigen vertreten worden ist.

7.

Beiträge zur Erläuterung des Preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874.

Von **Dr. Georg Eger,**
Regierungsrath in Berlin.

I.

Die Bezeichnung des Unternehmers und des Unternehmens.

Nach § 2 des Preussischen Enteignungsgesetzes erfolgt die Enteignung auf Grund Königlicher Verordnung, welche den Unternehmer und das Unternehmen, zu dem das Grundeigenthum in Anspruch genommen wird, bezeichnet. Dieser Inhalt der Königlichen Verordnung ist obligatorisch. Der Unternehmer und das Unternehmen müssen in der Königlichen Verordnung bezeichnet sein. Anderenfalls ist dieselbe nichtig [1]).

Nach der Natur und dem Wesen der Enteignung ist die Auffassung unzutreffend, dass das Enteignungsrecht prinzipaliter nur dem Staate zustehe und vom Staate lediglich in Betreff seiner Ausübung und Wirkungen an dritte Unternehmer und Privatpersonen übertragen oder cedirt werden könne, und ferner, dass, weil nur Rechte, nicht auch Pflichten cedirt werden können, der Staat trotz der Uebertragung bezw. Verleihung für die Entschädigung verhaftet bleibe und für deren Leistung an den Enteigneten Sorge tragen müsse [2]). Es beruht dies auf einer Verkennung der Begriffe Enteignungshoheitsrecht und Enteignungsrecht. Von einer Uebertragung (Grünhut Enteign.-R. S. 81, 97—99), oder gar civilrechtlichen Cession (Thiel, Enteign.-R. S. 16) des Enteignungsrechts seitens des Staates an den Privatunternehmer kann nicht die Rede sein [3]).

Das Enteignungsrecht ist kein derivatives Recht, sondern ein ursprüngliches, es beruht nicht auf irgend einem Uebertragungsakte (Cession etc.), sondern steht auf Grund der von der Staatsgewalt ausgesprochenen Verleihung dem beliehenen Unternehmer ursprünglich und selbstständig — originär — zu. Indem die Staatsgewalt von ihrer Enteignungshoheit Gebrauch macht und dem Unternehmer das Enteignungsrecht verleiht, gewährt sie ihm ein eigenes,

---

[1]) Bendix, Komm. z. Enteign.-Ges. § 2 Anm. 9, S. 9. Bering, Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1896 Nr. 20.

[2]) Dieser irrigen Ansicht sind die Motive zum Entw. eines Ent.-Ges. von 1864, J.-M.-Bl. 1864, S. 359, 360. Dagegen Löbell, Komm. z. Enteign.-Ges. S. 40, 41, und Seydel, Komm. z. Enteign.-Ges. 2. A. S. 43.

[3]) Vergl. Reichsger. 5. Civ.-Sen. 5. 1. 1889. Eisenb. Entsch. VI S. 444 und 28. 10. 1893, X S. 242.

selbstständiges Recht, überträgt aber keineswegs ein staatliches Recht auf jenen [1]). Daher sind auch alle an die Annahme einer civilrechtlichen Uebertragung, Cession etc. geknüpften Folgerungen hinfällig. Der Staat haftet ebensowenig civilrechtlich als Cedent dem Unternehmer für das Recht, wie dem Expropriaten für die Gegenleistung, für die Entschädigung [2]).

Die Pflicht und Aufgabe der Staatsgewalt bei Ausübung des Enteignungshoheitsrechts ist vielmehr lediglich staatsrechtlicher Natur. Sie hat, wie bei Ausübung aller Rechte, nur dafür Sorge zu tragen, dass der Beliehene von dem verliehenen Rechte den gesetzlich vorgeschriebenen Gebrauch macht und dass sich das Verfahren in den gesetzlich bestimmten Schranken und Formen bewegt. Darüber hinaus geht die Pflicht des Staates nicht. Nur insoweit könnten somit der Staat bezw. die mit der Leitung und Durchführung des Enteignungsverfahrens betrauten Organe desselben nach allgemeinen Rechtsregeln verantwortlich werden, als sie die ihnen hierbei gesetzlich zugewiesenen Amtspflichten verletzen. Die Enteignungshoheit des Staates verhält sich hiernach zum Enteignungsrecht des Unternehmers nicht anders, wie die Konzessionshoheit des Staates bei der Anlage von Eisenbahnen zu dem Konzessionsrechte des Eisenbahn-Unternehmers oder wie die Berghoheit des Staates zu den bezüglichen Rechten des Bergwerks-Unternehmers (Schürfrecht etc.). Hier wie dort überträgt der Staat nicht sein Hoheitsrecht auf den Unternehmer — denn dieses ist unübertragbar —, sondern verleiht ihm nur kraft seines Hoheitsrechts ein eigenes, selbständiges Privatrecht (Privilegium), dessen Ausübung er zwar von Amtswegen beaufsichtigt, für welches er aber in keiner Hinsicht civilrechtlich als Cedent, Garant etc. eintritt [3]).

Der Unternehmer ist somit der ursprünglich Berechtigte, nicht der Cedent, und aus diesem Grunde ist es nothwendig, in dem Verleihungsakte den Unternehmer und das Unternehmen ausdrücklich zu bezeichnen [4]).

Was die Bezeichnung des Unternehmers anlangt, so muss dieselbe, gleichviel ob das Recht nun einer fiskalischen Station, einer kommunalen, religiösen etc. Körperschaft (Provinz, Kreis, Gemeinde, Kirchen-, Schul-Gemeinde etc.), einer Privatkorporation oder physischen Person verliehen wird, so genau bezeichnet sein, dass die Identität des Beliehenen unzweifelhaft erscheint. Einem nicht rechtsfähigen Verein (§ 54 B. G. B.) oder einer Gesellschaft des bürgerlichen Rechts (§§ 705 ff. B. G. B.) kann, weil sie als solche weder Rechte noch Pflichten haben können, das Enteignungsrecht nicht verliehen werden, obwohl der nicht rechtsfähige Verein die passive Parteifähigkeit (§§ 50, 735 C.-P.-O.) und die Gesellschaft ein Gesellschaftsvermögen

---

[1]) Löbell S. 16 bezeichnet es als „Privilegium“. Förster-Eccius. Preuss. Privatr. Bd. 1 S. 77 als „erworbenes Recht“.

[2]) Entsch. des Reichsger. 5. Civ.-Sen. vom 30. 4. 1887. Eisenb. Entsch. V. S. 343.

[3]) v. Rohland, Theor. u. Prax. d. deutsch. Ent.-Rechts S. 12, 13. Laband, Arch. f. civil. Prax., Bd. 52 S. 170, 179. Randa, Die Enteignung in Grünhut's Zeitschr. Bd. 10 S. 634 ff.

[4]) Bendix § 2 Anm. 7 S. 9.

zur gesammten Hand hat (§§ 718 ff. B. G. B.). Die Verleihung hat in solchen Fällen an die einzelnen Mitglieder gemeinschaftlich zu erfolgen[1]).

Ebenso bedarf die Bezeichnung des Unternehmens einer derartigen Bestimmtheit, dass dasselbe nach Zweck, Umfang, Lage etc. genau charakterisirt ist, also z. B. bei Eisenbahnen, Chausseen die Bezeichnung der Richtungslinie durch Angabe des Anfangs- und Endpunktes, der Hauptstationen etc., dagegen brauchen die einzelnen Grundstücke, welche für das Unternehmen erforderlich sind, in der Königl. Verordnung nicht speziell bezeichnet zu werden, zumal die Frage, welche Grundstücke bezw. in welchem Umfange dieselben in Anspruch genommen werden müssen, erst im späteren Planfeststellungsverfahren (§§ 15 ff.) ihre definitive Entscheidung finden kann (Seydel S. 27 Anm. 2). Selbst wenn aber die genaue und spezielle Bezeichnung der zu expropriirenden Grundstücke in der das Enteignungsrecht verleihenden Königlichen Ordre erfolgt, wird dadurch das nach §§ 15 ff. vorgeschriebene Planfeststellungsverfahren (welches noch anderen Zwecken dient) nicht erübrigt[2]).

Das verliehene Enteignungsrecht ist ein Privileg, ein höchst persönliches Recht des Beliehenen, es haftet unbedingt an der Person desselben und darf nicht an Dritte übertragen (cedirt) werden, auch nicht von einer fiskalischen Station an einen Privatunternehmer, an eine Korporation etc. (s. Bähr und Langerhans S. 13, Seydel S. 28 Anm. 3, F. Endemann, Bürg. R. II § 75); das Enteignungsrecht ist ein an die Person des Beliehenen gebundenes, nicht cessibles Recht. Es ist seiner Natur und seinem Zwecke nach untrennbar von der Konzession zu der Anlage, für welche es verliehen worden ist[3]).

Anderer Meinung ist anscheinend Dernburg (Lehrb. d. Preuss. Priv.-R. Bd. 1 § 34 Anm. 13), welcher annimmt, dass der mit dem Expropriationsrecht Beliehene die Ausübung der aus demselben erwachsenden Rechte an Andere soweit abtreten könne, als dieselben auch so dem mit dem Expropriationsrechte ausgestatteten Unternehmen zu Gute kommen, während er für die aus der Geltendmachung des Expropriationsrechts erwachsenden Pflichten persönlich verhaftet bleibe.

Dagegen gestattet das Reichsgericht zutreffend weder Uebertragung der Rechte noch der Pflichten: „Der Expropriat — führt der Gerichtshof aus — kann sich durch den Nachweis, dass er das Expropriationsverfahren aus irgend welchen (z. B. formellen) Gründen auf seinen Namen für das Unternehmen eines Dritten durchgeführt, die durch das Expropriationsverfahren erworbenen Grundstücke jenem Dritten überlassen und jener das Unternehmen für eigene Rechnung ausgeführt habe, dem Expropriaten und den benachbarten Grundbesitzern gegenüber der Entschädigungspflicht nicht entziehen und diese

[1]) Fuchs, Komm. z. Bad. Enteign.-Ges. S. 14.

[2]) Rekursbescheide des Hand.-Min. vom 15. 11. 1875, III 20118/75 und 25. 11. 1875, II 21579/75. Vergl. über den Begriff des Unternehmens auch Bering in d. Ztg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1896 Nr. 20.

[3]) Preuss. Ob.-Trib. 3. Sen. 18. 7. 1870. Entsch. Bd. 63 S. 94 ff. Vgl. noch Ob.-Trib. Bd. 40 S. 42, Bd. 63 S. 94 f.; Strieth. Arch. Bd. 54 S. 262; ferner Förster (Eccius) Bd. II S. 168 Anm. 16; Löbell S. 31 Note 4; Bering S. 28, 29.

mit ihren Entschädigungsansprüchen nicht an jenen Dritten verweisen, wie er denn auch mit rechtlicher Wirkung das ihm nur für seine Person verliehene Expropriationsrecht selbst anderweit abzutreten nicht berechtigt ist" [1]).

Daher wird es, wenn ein Eisenbahn-Unternehmen im Wege des Verkaufs, der Fusionirung oder des Konkurses auf einen anderen Unternehmer übergeht, stets eines landesherrlichen Genehmigungsaktes hierzu bedürfen, um den neuen Unternehmer zur Ausübung des Enteignungsrechtes zu legitimiren. Dieser landesherrliche Akt kann aber in der Konzessionsverleihung an den neuen Unternehmer gefunden werden, weil diese ex lege die Verleihung des Enteignungsrechts in sich schliesst. Die allerhöchste Genehmigung eines Vertrages, in welchem ein mit dem Enteignungsrecht ausgestattetes Eisenbahnunternehmen zur Fortsetzung des Betriebes „mit allen Rechten" auf einen Anderen übertragen wird, ist der Neuverleihung des Enteignungsrechts gleichzuachten [2]).

Bei Verstaatlichung von Eisenbahnen liegt der bezügliche Akt in dem Verstaatlichungsgesetz und dem durch dasselbe sanktionirten Vertrage. In diesem Sinne hat das Reichsgericht angenommen, dass bei verstaatlichten Eisenbahnen in schwebenden Enteignungsfällen der Staatseisenbahnfiskus als der Unternehmer und daher in Enteignungsprozessen passiv legitimirt erscheint, und in einem Spezialfalle zur Begründung Folgendes ausgeführt [3]):

„Es ist zwar richtig, dass die Konzession zum Bau der Zweigbahn H.-W. der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und zwar vor Erlass des Gesetzes vom 14. 2. 1880 ertheilt ist, und dass die §§ 2 und 7 des Enteignungsgesetzes vom 11. 6. 1874 dem in der Königlichen Verordnung bezeichneten Unternehmer die Pflicht zur Entschädigung auferlegen. Es mag auch mit der Entscheidung des R.-G. vom 12. 6. 1883 (Entscheidung des R.-G. Band IX S. 276) angenommen werden, dass die Verleihung des Expropriationsrechts nur für die Person geschehe, und dass eine Abtretung desselben mit rechtlicher Wirkung für den Enteigneten durch Vertrag nicht stattfinde. Im hier gegebenen Falle stützt sich jedoch das Recht des Staates, eine Enteignung behufs Ausführung der fraglichen Zweigbahn vorzunehmen, auf das Gesetz vom 14. 2. 1880 und den durch dasselbe sanctionirten, dem Gesetze beigedruckten Vertrag. Insbesondere ermächtigt § 4 des Gesetzes die Staatsregierung, zur Deckung der für die Bauausführung derjenigen Bahnstrecken erforderlichen Mittel, für welche der Rh. Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe verliehen ist, unter den näher angegebenen Bedingungen Staatsschuldverschreibungen auszugeben. Diese Vorschrift lässt deutlich ersehen, dass der Gesetzgeber die Staatsregierung ermächtigen wollte, den Bau der bereits konzessionirten Nebenbahnen für staatliche Rechnung auszuführen. Machte aber die Staatsregierung von dieser Ermächtigung Gebrauch, so handelte

---

[1]) Reichsger. Hülfs-Senat 12. 6. 1883, Eisenb. Entsch. III S. 79, Entsch. i. C. Bd. 9 S. 276.

[2]) Rek.-Besch. d. Min. d. öff. Arb. v. 3. 8. 1889, IV 1603.

[3]) Erk. vom 5. Civ.-Sen. d. Reichsger. unterm 5. 1. 1889, Eisenb. Entsch. VI S. 444.

sie nicht als Verwalterin der Eisenbahngesellschaft für diese, sondern unternahm den Bau für den Staat, wurde also kraft gesetzlicher Bestimmung Unternehmerin an Stelle der bereits früher konzessionirten Eisenbahngesellschaft".

Das Reichsgericht weist auch darauf hin, dass die genaue Bezeichnung des Unternehmens in der Königl. Verordnung auch für die Entschädigungsfrage von grosser Wichtigkeit sei, weil der Unternehmer nicht bloss Schadenersatz für den Grund und Boden, sondern auch für diejenigen Nachtheile zu leisten habe, welche dem Restbesitz des Expropriaten aus dem Betriebe gerade dieses Unternehmens erwachsen: „Das Grundeigenthum kann (§ 1 des Gesetzes vom 11. 6. 1874) nur aus Gründen des öffentlichen Wohles für ein Unternehmen, dessen Ausführung die Ausübung des Enteignungsrechts fordert, entzogen oder beschränkt werden. Die Enteignung geschieht mithin stets behufs Ausführung eines bestimmten Unternehmens, welches in der die Enteignung anordnenden Verordnung oder Verfügung bezeichnet werden muss (§§ 2, 3) und dessen Aufgebung den Verlust des Enteignungsrechts nach sich zieht (§ 42). Da die Pflicht zur Abtretung nur in Beziehung auf dieses mit dem öffentlichen Wohl zusammenhängende Unternehmen besteht, so kann auch bei dem dieser Pflicht entsprechenden Rechte auf Entschädigung von dem Unternehmen, welches die Abtretung veranlasst, nicht abgesehen werden. Die Entschädigung wird also nicht bloss dafür, dass das Eigenthum überhaupt abgetreten wird, sondern auch dafür geleistet, dass dasselbe gerade für dieses Unternehmen abgetreten wird. Daher müssen auch diejenigen Nachtheile, welche durch Herstellung und Betrieb desselben voraussichtlich den Restgrundstücken erwachsen werden, bei Festsetzung der Entschädigung nach § 8 Satz 2 in Anschlag gebracht werden" [1]).

II.

Die zeitliche und räumliche Begrenzung des Enteignungsrechts.

Ist gemäss § 2 des Preussischen Enteignungsgesetzes durch die Königl. Verordnung für das darin bezeichnete Unternehmen das Enteignungsrecht ohne jegliche Einschränkung verliehen, so ist dasselbe sowohl zeitlich in seiner Dauer und Fortwirkung, wie auch räumlich in Betreff der Fortentwickelung der ursprünglichen Anlagen unbegrenzt.

Die in den legislatorischen Berathungen aufgeworfene Frage nach der Dauer des verliehenen Enteignungsrechtes d. i.: wann die Königl. Verordnung zeitlich konsumirt sei, bezw. auf Grund derselben nicht ferner expropriirt werden dürfe, wurde von den Regierungs-Kommissarien dahin beantwortet, dass es auf den Wortlaut der Enteignungsordre ankomme, bei Eisenbahnen nach dem Stande der Gesetzgebung aber wohl eine unbegrenzte Fortdauer des Rechts anzunehmen sei. Ein hiernach gestellter Antrag, durch die Allerhöchste Ordre auch die Zeit zu bestimmen, für welche das Enteignungs-

---

[1]) Reichsger. 1. Civil-Senat 31. 3. 1883, Eisenb. Entsch. III S. 60.

recht verliehen werde, weil die unbegrenzte Zeitdauer zu Härten und Nachtheilen für die der Enteignung Ausgesetzten führen könne, wurde verworfen [1]).

Allerdings bestimmt § 21 Nr. 1, dass die Enteignungsbehörde im Entschädigungs-Feststellungsbeschlusse auch die Zeit, innerhalb deren längstens vom Enteignungsrechte Gebrauch zu machen sei, festzustellen habe. Indess diese Feststellung erstreckt sich nur auf die Dauer der Ausübung des Enteignungsrechtes in Betreff der speziell im vorangegangenen Planfeststellungsverfahren (§§ 15 f.) bestimmten Grundstücke, derartig, dass, wenn diese nicht in der festgesetzten Zeit im Enteignungswege in Anspruch genommen worden sind, das Enteignungsverfahren hierüber von Neuem eingeleitet werden muss (s. §§ 21 u. 42). Dagegen bezieht sich die Vorschrift des § 21 Nr. 1 nicht auf die Dauer des durch die Königl. Verordnung für das betr. Unternehmen generell verliehenen Enteignungsrechtes. Dieses kann der Natur der Sache nach nur von demjenigen Organe zeitlich beschränkt werden, welchem die Verleihungsbefugniss zusteht [2]). Löbell S. 30 Nr. 3 meint, es werde für die Bestimmung der Zeitdauer bei Eisenbahnen auf die Auslegung der Konzessions- und Verleihungs-Urkunde in Verbindung mit dem vom Minister nach § 4 des Eisenbahn-Gesetzes festgestellten Projekte in jedem einzelnen Falle ankommen. Aus der Natur der Eisenbahnen lasse sich die Nothwendigkeit einer unbegrenzten Fortdauer des Enteignungsrechts nicht mit mehr Recht folgern, als bei andern Anlagen. Letzteres ist zwar richtig, wie denn auch nach vielen Gesetzgebungen die Eisenbahnkonzessionen zeitlich begrenzte sind. Indess spricht für die Annahme der Regierung, dass in Preussen ausnahmslos diese Konzessionen auf unbegrenzte Zeit verliehen werden und das Enteignungsrecht bei Eisenbahnen gesetzlich ein integrirender Theil des Konzessionsrechts ist [3]).

Den Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen (Ges. vom 28. 7. 1892, G.-S. S. 225 Nr. 25) steht dagegen ein gesetzliches Enteignungsrecht nicht zu. Für diese Bahnen ist daher in jedem einzelnen Falle, wenn die Voraussetzungen des § 1 Ent.-Ges. vorliegen, die ausdrückliche Verleihung des Enteignungsrechts gemäss § 2 l. c. durch Königl. Verordnung erforderlich, — soweit nicht für die Benutzung öffentlicher Wege das Ergänzungsbeschlussverfahren der §§ 6, 7 des cit. Ges. vom 28. 7. 1892 ausreicht [4]). Bei diesen Bahnen richtet sich die zeitliche Grenze des Enteignungsrechts, wenn dasselbe verliehen ist, nach der Zeit der Konzession, welche dauernd oder auf Zeit ertheilt werden kann [5]).

Ebenso ist räumlich in Betreff der Fortentwickelung des ursprünglichen Unternehmens eine Begrenzung des einmal verliehenen Enteignungsrechts an

---

[1]) Ber. der X. Kommiss. des Abg.-Hauses vom 4. 3. 1872. Dalcke, Komm. z. Enteign.-Ges. S. 43 Anm. 7.

[2]) Erk. d. Ger.-Hof. z. Entsch. der Komp.-Konfl. 19. 6. 1858, J.-M.-Bl. 1858 S. 387.

[3]) §§ 8—10 Eisenb.-Ges. vom 3. Novbr. 1838. Bering. Preuss. Enteignungsrecht § 4 S. 23, Rocholl, Rechtsfälle, Heft 1 S. 11, Eger, Preuss. Eisenbahnr. Abschn. III § 16 S. 97 Anm. 23 und Abschn. V § 19 S. 280 und Anm. 4.

[4]) Eger, Komm. z. Kleinbahnges. S. 43. 146, 531.

[5]) Gleim, Komm. z. Kleinbahnges. 3. Aufl. S. 114 ff. Eger S. 207 ff.

sich nicht anzunehmen. Daraus folgt z. B. für die Anwendung desselben auf Eisenbahnen, dass, wenn ein Eisenbahn-Unternehmen mit dem Enteignungsrechte ausgestattet worden ist, sich dasselbe nicht bloss auf diejenigen Ländereien erstreckt, welche nach Massgabe des zur Zeit der Verleihung vorliegenden Projektes zu der Bahnanlage nothwendig waren, sondern auch auf allen etwa in der Folgezeit zum Zwecke einer durch die Entwickelung des Verkehrs nothwendig gewordenen Ergänzung, Aenderung oder Erweiterung der ursprünglichen Anlage weiterhin zu erwerbenden Grund und Boden. Denn das Enteignungsrecht ist für das Eisenbahn-Unternehmen als solches, also nicht nur für die Zwecke des Baus, sondern auch des Betriebs ertheilt [1]). Einer neuen Königlichen Verordnung im Sinne des § 2 bedarf es daher in diesen Fällen nicht [2]).

Festzuhalten ist jedoch hierbei, dass es sich immer nur um die aus sich selbst heraus erfolgende Fortentwickelung des ursprünglichen Unternehmens handelt, mithin das Enteignnngsrecht in dem Begriffe und Zwecke des ursprünglich bezeichneten Unternehmens seine naturgemässe Begrenzung findet. Die Ausdehnungen z. B. einer Eisenbahn über ihre in der Königl. Verordnung bezeichneten Endpunkte hinaus durch den Anbau neuer Eisenbahnlinien — sei es in Verlängerung der Hauptlinie oder durch Seitenlinien — können im Sinne des Enteignungsgesetzes ebensowenig als das ursprüngliche Unternehmen betrachtet werden, wie der Zuwachs durch Fusion, Ankauf etc. einer anderen Eisenbahnlinie, wenngleich wirthschaftlich dieselben in der Fortentwickelung des alten Unternehmens begründet sind. Dagegen ist mit Recht angenommen worden, dass auf aus der Verkehrsentwickelung motivirte, nachträgliche Bahnhofserweiterungen das für das Unternehmen verliehene Enteignungsrecht Anwendung findet und es einer neuen Königl. Verordnung nicht bedarf, so z. B. zur Herstellung von Nebengeleisen und Gewinnung von Erdmaterial behufs Erweiterung und Erhöhung eines Bahnhofes [3]), wie denn auch bei der Ausführung solcher nachträglichen, unter die ursprüngliche Verleihung fallenden Erweiterungen — Schienenverbindungen mit industriellen Etablissements oder Hafenanlagen etc. — eine ausdrückliche spezielle Anerkennung des Expropriationsrechtes und eine darauf bezügliche Bekanntmachung nicht mehr nöthig ist [4]).

Auch die Anlage von Verbindungsgeleisen behufs Anschlusses an andere Eisenbahn-Unternehmungen (§ 45 Eisenb.-Ges.) [5]) ist hierher zu rechnen, ferner Vergrösserung eines Bahnhofes und Anlegung eines Lagerplatzes für Betriebs-

[1]) Rek.-Besch. d. Min. d. öff. Arb. vom 9. 12. 1894. IV 7694, 27. 12. 1897, IV A 8743.

[2]) Bescheid des Hand.-Min. vom 21. 1. 1875, V 124. 10. 2. 1875, II 2430, 27. 4. 1878, II 7347 u. d. Min. d. öff. Arb. vom 30. 3. 1880, II b 3508 u. 3. 8. 1889, IV 1603 (Erweiterung von Reparaturwerkstätten), vom 5. 6. 1882. II b 7334.

[3]) Bescheid des Hand.-Min. vom 26. 10. 1874, II 23545, V 5062/74 u. vom 21. 6. 1875, V 5831/75; geringfügige Aenderungen der Trace (Bescheid vom 10. 1. 1877, V 11816).

[4]) Bescheid des Hand.-Min. v. 28. 9. 1874, V 3854/74.

[5]) Erk. des II. Hülfs-Sen. des Reichs-Gerichts v. 5. 12. 1881, Eisenb. Entsch. II S. 162.

und Oberbaumaterialien auf demselben [1]), Umbau eines Bahnhofes und Verlegung der in denselben einmündenden Bahnstrecken [2]), Erweiterung von Eisenbahn-Reparaturwerkstätten [3]), Ergänzung und Erweiterung der Bahnanlagen [4]), Erwerb des Rechts zum Betreten benachbarter Grundstücke behufs Entfernung loser Steine, welche dem Betriebe gefährlich sind [5]). Auch wegen einer nur geringfügigen Aenderung der Trace der Bahn durch Verlegung einer Haltestelle ist von Extrahirung einer neuen Königl. Ordre Abstand genommen worden [6]).

Darüber, ob und in wieweit das ursprünglich verliehene Enteignungsrecht auf derartige spätere Anlagen Anwendung zu finden hat, haben nicht die Gerichte, sondern die Enteignungsbehörden zu entscheiden [7]).

Diese vorstehenden Grundsätze finden auch auf diejenigen Unternehmungen Anwendung, welchen das Enteignungsrecht bereits vor Emanation des Gesetzes vom 11. 6. 1874 nach den früher in den einzelnen Landestheilen geltenden Enteignungs-Bestimmungen verliehen worden ist. Die materielle Kraft des unter der früheren Gesetzgebung verliehenen Enteignungsrechtes überträgt sich auch auf das Geltungsgebiet des neuen Enteignungsgesetzes, wenn auch die Form der Verleihung eine andere gewesen, als die durch letzteres angeordnete. Auch in denjenigen Fällen — führen die Besch. des Hand.-Min. vom 10. 2. 1875, II 2430, 22. 12. 1877 und 27. 4. 1878, II 7347, aus —, in denen die Verleihung des Enteignungsrechtes noch unter die Herrschaft der vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes bestehenden Bestimmungen nach Massgabe dieser letzteren in rechtsverbindlicher Weise erfolgt ist, liegt kein Grund vor, die fortdauernde Wirksamkeit dieser Berechtigung mit Rücksicht auf die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes in Frage zu stellen, da das Recht selbst dadurch, dass für die Form der Ausübung desselben d. i. für das Enteignungsverfahren anderweite Vorschriften gegeben sind, nicht berührt worden ist. Die Formvorschrift des § 2 findet also auf Unternehmungen, für welche bei Einführung des Gesetzes das Recht zur Enteignung bereits in verbindlicher Form bewilligt war, keine Anwendung (vergl. auch Seydel S. 28). Wenn es sich aber um die Geltendmachung solcher früher verliehener Enteignungsrechte handelt, finden die bisherigen Vorschriften über das Enteignungsverfahren nur noch insoweit Anwendung, als dasselbe z. Z. der Emanation des Enteignungsgesetzes bereits eingeleitet war, anderenfalls greift das neue Verfahren Platz (s. § 55).

[1]) Rek.-Besch. d. Min. d. öff. Arb. 21. 11. 1889, IV (II a) 3776.
[2]) Erl. d. Min. d. öff. Arb. vom 23. 11. 1899, IV a 9129.
[3]) Rek.-Besch. d. Min. d. öff. Arb. vom 3. 8. 1889, IV 1603.
[4]) Rek.-Besch. d. Min. d. öff. Arb. vom 27. 12. 1897, IV A 8743.
[5]) Rek.-Besch. d. Min. d. öff. Arb. vom 9. 12. 1894, IV 7694.
[6]) Besch. d. Hand.-Min. vom 10. 1. 1877, V 11816/76.
[7]) Erk. d. Komp.-Ger.-Hof. vom 19. 6. 1858, J.-M.-Bl. S. 387.

Literatur.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

Calmar, L. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Kommentar. 2. (Schluss-)Lieferung. Wien 1902. Verlag des Allgem. Tarif-Anzeigers, M. Münz.

Die erste Lieferung (Art. 1—11) des vorliegenden Werkes ist bereits im Bd. XVII S. 381 dieser Zeitschrift besprochen worden. Nunmehr ist die zweite (Schluss-)Lieferung erschienen, welche die Art. 12—60 umfasst. Derselben sind die gleichen Vorzüge, wie der ersten, nachzurühmen, insbesondere die sorgfältige Berücksichtigung der Rechtsprechung und der Literatur, auch der ausländischen, bei der Erörterung jeder Streitfrage. Das Buch kann einer günstigen Aufnahme in weiten Kreisen gewiss sein.

Eger, Dr. Georg, Regierungsrath. Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr in der Fassung des Zusatz-Uebereinkommens vom 16. Juni 1898 und in Verbindung mit dem neuen Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, gültig vom 10. Oktober 1901. Kommentar. 2. Auflage. Berlin 1903. J. Guttentag.

Das internationale Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890, welches die internationalen Rechtsbeziehungen des Eisenbahnfrachtverkehrs für den grössten Theil des europäischen Kontinents (Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Russland, Schweiz) einheitlich regelt, hat durch die Beschlüsse der Pariser Revisionskonferenz vom 16. März bis 2. April 1896 eine Reihe von Abänderungen und Ergänzungen erfahren, welche in dem Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 zusammengefasst sind.

Die neue unter Zugrundelegung des revidirten Uebereinkommens verfasste Auflage des bekannten und weit verbreiteten Kommentars darf als eine völlig umgearbeitete, in vielen Beziehungen gänzlich veränderte bezeichnet werden. Die Veränderungen liegen einerseits darin, dass in Folge der neuen Bestimmungen eine Neubearbeitung wesentlicher Abschnitte des Kommentars unter eingehender Verwerthung der Protokolle der Internationalen Konferenzen erfolgt ist, andererseits darin, dass bei den Erläuterungen die seit dem Erscheinen der ersten Auflage veröffentlichte, sehr umfangreiche Rechtsprechung aller Vertragsstaaten, sowie die schiedsgerichtlichen Entscheidungen des Zentralamts für den internationalen Eisenbahntransport, die gesammte Literatur, die bezüglichen Landesgesetze und Verordnungen des ganzen Vertragsgebietes die sorgfältigste Berücksichtigung erfahren haben. Auch sind bei jedem Artikel des internationalen Uebereinkommens nicht nur die zugehörigen Ausführungs-Bestimmungen, Anlagen und Erklärungen der Schlussprotokolle, sondern auch die internen Vorschriften der einzelnen Vertragsstaaten in thunlichster Vollständigkeit mitgetheilt. Es sind ferner jedem Artikel die einschlägigen Paragraphen des neuen Betriebs-Reglements des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sowie Hinweise auf das neue Vereins-Uebereinkommen und die neuen gemeinsamen Abfertigungsvorschriften beigefügt, so dass sich bei jedem einzelnen Artikel das gesammte dazu gehörige gesetzliche und reglementarische Material übersichtlich vereinigt findet. Ein vollständiges und sorgfältig bearbeitetes

Inhaltsverzeichniss und Sachregister trägt zur Erleichterung des Gebrauches des Kommentars bei.

Herold, Dr. Rob. Der Schweizerische Bund und die Eisenbahnen bis zur Jahrhundertwende. Stuttgart 1902. J. G. Cotta.

Die in wirthschaftlicher und politischer Hinsicht überaus wichtige historische Entwicklung der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz hat in dieser Zeitschrift (Bd. XIII S. 269 ff.) bereits F. Volmar bis zum Jahre 1897 in sehr verdienstvoller Weise zur Darstellung gebracht. Noch umfassender und eingehender ist diese Frage in der vorliegenden Schrift Herold's behandelt. Dieselbe zerfällt in zwei Theile, von denen der erste der Entstehung und Ausbildung des schweizerischen Eisenbahnwesens bis zum Jahre 1891, der zweite dem Uebergange der Schweiz zum Staatsbahnsystem und der Durchführung dieses Systems gewidmet ist. Von besonderem Werthe und Interesse ist der zweite Theil, welcher unter sorgfältiger Benutzung der Quellen und Literatur die einzelnen Phasen der Verstaatlichung, den ursprünglichen Rechtszustand auf Grund der konzessionsmässigen Rückkaufsrechte, sodann das Bundesgesetz betr. das Stimmrecht der Aktionäre, das Rückkaufsgesetz, die Prozesse über die Festsetzung der Grundsätze für die Ermittlung des Rückkaufspreises, die weitere Verstaatlichungsaktion nach der Rückkaufsabstimmung in klarer, gediegener und durchaus objektiver Weise erörtert. Der Verfasser giebt dem Staatsbahnsystem entschieden den Vorzug vor dem Privatbahnsystem, wenn er sich auch den Bedenken gegen ersteres nicht verschliesst, die vornehmlich in der Unsicherheit der Erträge und in der Rückwirkung dieses Umstandes auf den Staatshaushalt bestehen. Er verkennt nicht, dass diejenigen Staaten, welche die Verstaatlichung durchführen, zu grossen industriellen Unternehmern und als solche in ihren Etats von den Schwankungen und Krisen des Handels und der Industrie in hohem Masse abhängig werden.

Hilscher, Dr. F. Das österreichisch-ungarische und internationale Eisenbahn-Transportrecht. Wien 1902. Hölder.

Der Verfasser will in diesem Buche, welches die von ihm an der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien gehaltenen Vorträge über Eisenbahnrecht zur Grundlage hat, einen dem neuesten Stande der Gesetzgebung entsprechenden Lernbehelf für die Hörer schaffen. Dieser Aufgabe hat sich der Verfasser mit grossem Fleiss und Geschick unterzogen. Die Schrift wird durch ihre Uebersichtlichkeit und Vollständigkeit dem bezeichneten Kreise ohne Zweifel eine ergiebige Quelle der Belehrung sein und verdient volle Anerkennung.

Hertzer, Dr. W. Handkommentar zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Berlin 1902, Otto Liebmann.

Das Buch soll nicht eine umfangreiche und erschöpfende Interpretation der Verkehrsordnung enthalten, sondern will dieselbe nur vom praktischen Standpunkte aus in knapper und übersichtlicher Darstellung erläutern. Soweit dies bei dem umfangreichen Stoffe auf einem sehr beschränkten Raume möglich war, hat sich der Verfasser mit Fleiss und Umsicht bemüht, diese Aufgabe zu erfüllen. Aber freilich konnten zahlreiche wichtige Fragen keine Berücksichtigung finden. Im Uebrigen ist der Text der Verkehrsordnung und der Allgemeinen Zusatzbestimmungen korrekt mitgetheilt, die Ausstattung des Buches sauber und gut. Dr. Eger, Berlin.

Pannenberg, Georg, Geh. Ob.-Reg.-Rath. Die Wahrung der öffentlichen Interessen gemäss § 6 des Strassen- und Bauf luchtengesetzes vom 2. Juli 1875. Sonderabdruck aus dem Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin 1902. Julius Springer.

Der Verfasser erläutert den Inhalt des § 6 des Gesetzes vom 2. Juli 1875

und stellt unter sorgfältigster Berücksichtigung der Gesetzesmaterialien, der Literatur und Rechtsprechung sowie der bezüglichen Ministerialerlasse in klarer und überzeugender Weise fest, dass die Erfüllung der Verpflichtung der Ortspolizeibehörde aus § 6 l. c. den Obliegenheiten derselben aus § 5 unbedingt vorangehen muss, dass das Verfahren der §§ 7, 8 sich auf die Einwendungen zur Wahrung der im § 6 bezeichneten öffentlichen Interessen nicht bezieht, der Ausgleich von Gegensätzen zwischen verschiedenen öffentlichen Interessen überhaupt nur auf dem Wege wechselseitigen Benehmens der zu ihrer Wahrung berufenen Behörden erfolgen darf und dass, weil die Befugnisse des Ministers der öffentlichen Arbeiten aus §§ 4, 14 des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 durch das Gesetz vom 2. Juli 1875 nicht berührt werden, Kollisionen zwischen Eisenbahnanlagen und Strassen allein auf dem Wege des Benehmens der Gemeindebehörden mit den Eisenbahnbehörden, gegebenenfalls unter Anrufung der Entscheidung des Ministers beseitigt werden können. Es ist ein grosses und besonderes Verdienst des Verfassers, diese äusserst schwierigen Fragen in erschöpfender und echt wissenschaftlicher Weise klargestellt zu haben.

Dr. G. Eger, Berlin.

Blundstone, S. R. The universal directory of Railway officials. London 1902.

Czernin, R. Aufgaben und Ziele des k. k. (Oesterreich.) Eisenbahnministeriums. Wien 1902. C. Gerold's Sohn.

Degels, Ed. Guide pratique du commerçant, de l'industriel, du voyageur dans ses rapports avec le voiturier et spécialement avec les chemins de fer. Contrat de transport. Gent 1902. Victor Drosselaire.

Vivante, Cesare. Tratatto di diritto commerciale vol. IV Th. II. Il Trasporto ferroviario. Le Prescrizione. Turin 1902.

II. Mit dem Eisenbahnrecht im Zusammenhange stehende Schriften.

von Kostanecki, Dr. Anton. Der Lagerschein als Traditionspapier. Im Hinblick auf das kontinentale Zweischeinsystem und mit besonderer Berücksichtigung des österreichischen Rechts. Berlin 1902. Carl Heymann's Verlag.

Eine dogmatische und rechtsvergleichende Untersuchung von grosser Schärfe, die zum Verständniss der Lehre vom Lagerschein manch neues Moment beibringt. v. Kostanecki geht davon aus, dass beim kontinentalen Zweischeinsystem — nicht beim Einscheinsystem und nicht beim englischen Zweischeinsystem — neben den aus der Eigenschaft des Lagerscheins als Traditionspapier sich ergebenden Rechtsnormen auch wechselrechtliche Momente zur Erklärung herangezogen werden müssen. Es wird gezeigt, dass die traditionspapierrechtlichen Momente auch beim kontinentalen Zweischeinsystem das Primäre und Entscheidende sind; auf dieser Grundlage werden dann insbesondere die Consequenzen hinsichtlich der Beziehungen zwischen dem Lagerbesitzschein und dem Lagerpfandschein untersucht. Die fleissige und gediegene Arbeit verdient volle Anerkennung. Dr. Karl Ellstaetter, Berlin.

Eger, Dr. Georg, Regierungsrath. Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum. Vom 11. Juni 1874. Erläutert mit Benutzung der Akten des Königl. Preuss. Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. 2. Aufl. Band II. Breslau 1902. J. U. Kern's Verlag.

Der erste Band des Eger'schen Kommentars zum Preussischen Enteignungsgesetze hat im Bd. XVIII S. 194, 195 dieser Zeitschrift seine Besprechung gefunden. Mit dem vorliegenden zweiten (Schluss-) Bande ist die zweite Auflage des Kommentars zu Ende geführt. Demselben ist ein ausführliches Inhaltsverzeichniss,

ein eingehend bearbeitetes Sachregister des ganzen Werkes und eine Zuständigkeits-Tabelle beigefügt. Der Verfasser war auch bei der Neubearbeitnng des zweiten Bandes bestrebt, durch die sorgfältigste Verwerthung und Heranziehung der Gesetzesmaterialien, der Literatur und Rechtsprechnng, sowie der Erlasse und Entscheidungen der Ministerialinstanzen alle wesentlichen Fragen in möglichst eingehender Weise zu erörtern.

Jung, Dr. Emil. Radfahrseuche und Automobilen-Unfug. München 1902. Aug. Schupp.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, die gegenwärtigen Radfahr- und Automobil-Missstände zu beleuchten und zu deren rechtlichen Regelung Vorschläge zu machen. Er tadelt die gegenwärtigen, durch den Radfahr- und Automobilverkehr geschaffenen unleidlichen Verhältnisse, deren Beseitigung er sowohl im Interesse der Radfahrer und Automobilisten selbst, wie auch des Publikums für geboten erachtet. Die Tendenz seiner Ausführungen geht dahin, dass die beiden neuen Verkehrsarten nicht zu Gunsten Einzelner die Allgemeinheit schädigen dürfen. Es sei daher eine rechtliche Regelung hinsichtlich der Benützung dieser neuen Verkehrsmittel in dem Sinne anzustreben, dass strenge Verfügungen unter Androhung empfindlicher Strafen getroffen werden, welche die grosse Masse der Bevölkerung vor den Ausschreitungen der Radfahrer und Automobilisten sichern und deren Verkehr so gestalten, dass er seinen heute vielfach gemeinschädlichen und gemeingefährlichen Charakter verliert.

Lucas, Dr. H., Ministerialdirektor. Anleitung zur strafrechtlichen Praxis. Ein Beitrag zur Ausbildung unserer jungen Juristen und ein Ratgeber für jüngere Praktiker. Berlin 1902. Otto Liebmann.

Der Verfasser, auf dem Gebiete des Strafrechts und Strafprozesses als Praktiker und Theoretiker von hervorragender Bedeutung, hat in der vorliegenden Schrift für die angehenden Juristen und jüngeren Praktiker ein Uebungs- und zugleich ein kurzgefasstes Lehrbuch schaffen wollen, welches dieselben an der Hand praktischer systematisch geordneter Fälle in dieses Gebiet einführen soll. Die sorgfältige Auswahl der aus dem Leben gegriffenen Fälle, an welchen die Anwendung der gesetzlichen Vorschriften und die Wirkung dieser Anwendung gezeigt wird, die meisterhafte Behandlung des Stoffes und die ausserordentliche Klarheit und Gediegenheit der Ausführungen haben aber ein Werk entstehen lassen, welches weit über das angegebene Ziel hinaus für die Theorie und Praxis des Strafrechts und Strafprozesses überhaupt von hohem und bleibendem Werthe ist. Die glänzenden Vorzüge, welche die früheren Schriften des Verfassers besitzen, zeichnen auch die vorliegende Arbeit aus. Dieselbe wird jedem, der sich mit Strafrecht und Strafprozess befasst — und dazu gehören auch die Eisenbahn-Behörden und -Beamten — von grösstem Nutzen und eine überaus reiche Quelle der Belehrung sein. Dr. G. Eger, Berlin.

Bischoff, Dr. R. Die gewerbliche Betriebsanlage vom Standpunkte des österreichischen Verwaltungsrechts. Graz 1902. Leuschner & Lubensky.

Brachvogel u. Frydrychowicz. Handbuch des Grundbuchrechts. Berlin 1901. Fr. Vahlen.

Burchardt, Fr. Die Rechtsverhältnisse der gewerblichen Arbeiter. Berlin 1901. Fr. Vahlen.

Düttmann, Regierungsrath. Die deutsche Arbeiterversicherung. Leipzig 1902. Huberti.

Fulsting, B. Die Grundzüge der Steuerlehre. Berlin 1902. Carl Heymann.

Küntzel. Der Aufsichtsrath der Aktiengesellschaft, seine Rechte und Pflichten. Leipzig 1902. Reinboth.

Lyon-Caen, C., et Renault, L. Traité de droit commercial 3e éd. Paris 1902. Pichon.

Pfleghart, A. Die Elektrizität als Rechtsobjekt. Strassburg 1902. Heitz.

Reynaud, B. Les accidents du travail des ouvriers étrangers. Paris 1902. Rousseau.

Scheyrer, Ferd. Geschichte der Main-Neckar Bahn. Darmstadt 1902. K. Hess.

Sichler, A. Schweizerische Eisenbahn-Literatur 1830—1901. Bern 1902.

Siméon, Dr. P. Die Reichsgrundbuchordnung und ihre landesrechtlichen Ergänzungen. 2. Aufl. Berlin 1901. J. Guttentag.

Sinzheimer, Dr. H. Lohn und Aufrechnung. Berlin 1902. Carl Heymann.

Stephan, R. Handbuch des gesammten Rechts. Eine Rechtsencyklopädie für Studirende etc. 3. Aufl. 1902.

Turnau, Dr. W., und **K. Förster.** Das Liegenschaftsrecht. 1. Bd.: Das Sachenrecht des bürgerlichen Gesetzbuchs. 2. Aufl. Paderborn 1902. F. Schöningh.

Wächter, Dr. M. Die Kleinbahnen in Preussen. Berlin 1902.

Widimsky, B., Regierungsrath. Das russische Zollreglement vom 15. Mai 1901. Nach dem offiziellen Text übersetzt. Wien 1902. Selbstverlag der Osteurop. Tarifrundschau.

Wiedemann, Dr. A. Die sächsischen Staatseisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung. Leipzig 1902. Th. Thomas.

Wolf, F. Das österreichische Zollstrafrecht. Wien 1902. Manz.

III. Abhandlungen aus Zeitschriften.

Baum. Die Grenzen des Aufrechnungsgebots gegenüber der Lohnforderung. (Bl. f. Rechtspfl. Jahrg. 13. Nr. 5.)

Benesch, G., Kammergerichts-Rath. Das Reklamationsverfahren. (Allgem. Tar.-Anz. XXI. Nr. 46. S. 702.)

Biberfeld, Dr. Die Ausstellung eines Frachtbriefes. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X. Nr. 43.)

Bitter. Streitfrage über die Rechtsverhältnisse fremder Unternehmer auf Bergwerks- und sonstigen gewerblichen Anlagen. (Zeitschr. f. Bergr. Jahrg. 43. Heft 3.)

Bloch. Zur Frage von der Haftpflicht des Frachtführers. (Jur. Wochenschr. 1902. Nr. 45.)

Coermann, W. Kraftfahrzeuge und Reichsgesetzgebung. (Das Recht VI. S. 313.)

Dieck, G., Eisenb.-Direkt.-Präs. Die Zuständigkeit der Preuss. Disziplinarbehörden beim Widerspruche gegen die wegen unerlaubter Entfernung vom Amte verfügte Entziehung des Diensteinkommens. (Zeitschr. f. d. ges. Strafr.-Wissensch. Bd. 3. 1902.)

Dilloo, Dr. W. Die Anwendbarkeit des Reichshaftpflichtgesetzes auf Bahnzentralen. (Mitth. des Ver. Deutsch Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. Jahrg. 1902. S. 426.)

Dräger. Unsere Erfahrungen über die Wirkung des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892. (Mitth. des Ver. Deutsch. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1902. Heft 11. S. 479.)

Epstein, Dr. M. Können Ausnahmetarife höher lauten, als die gewönlichen Tarife? (Allg. Tar.-Anz. XXI. Nr. 30.)

F . . . . . . Eine ungültige Zusatzbestimmung im Oesterr. Ungarischen Betriebsreglement (der neue Absatz 5 zum § 61). (Allg. Tar.-Anz. XXI. Nr. 37.)

Francke, W. Ch., Ob.-L.-Ger.-R. Vorschlag zu einem Gesetze über Automobile und Fahrräder. (Das Recht V. S. 530.)

Frankenburger, Dr. H. Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. 2. Aufl. München 1902. J. Schweitzer.

Graf, Dr. Heinrich. Zu Art. 44 Alin. 1 Internat. Uebereink. (Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage durch Zahlung der Fracht etc. und Annahme des Guts). (Allg. Tar.-Anz. XXI. Nr. 39.)

Hiestand. Zur neueren Entwicklung der Unfall- und Haftpflicht-Versicherung. (Zeitschrift f. d ges. Versich.-Wissensch. Bd. 3. Heft 1.)

Hilse, Prof. Dr. K. Der Sprachgebrauch des bürgerl. Gesetzbuchs in seinem Einfluss auf die Rechtsprechung in Haftsachen. (Zeitschr. f. Klb. IX. S. 648.)

— Hat sich das Preussische Kleinbahngesetz bisher bewährt? (D. Strassen- u. Kleinb.-Zeitg. XV. Nr. 46.)

Hubert. De l'expédition par chemin de fer contre remboursement. (Annales de droit commercial. Anm. 16. Nr. 4.)

Lehmann, Prof. Dr. K. Die Bedeutung der Ausdrücke „Abnahme" (Empfangnahme) nach dem Bürgerlichen Gesetzbuche und dem Handelsgesetzbuche. (D. Jur.-Zeitg. VII Nr. 21. S. 491.)

Lotmar. Tarifvertrag. (Geller, Oesterr. Centr.-Bl. f. d. jur. Praxis 1902. Juni August.)

Meyer, Dr. G., Rechtsanw. Zwei Fragen aus dem Gebiete der Gehalts- und Lohnbeschlagnahme. (D. Jur.-Zeitg. VII. Nr. 19 S. 449. Nr. 21 S. 505.)

Muschweck, G. Versicherung der Güter auf den Eisenbahnen. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X. Nr. 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47.)

Reindl, Dr. M. Ist in den Fällen des § 40 Abs. 1 u. 3 des Internationalen Uebereinkommens und des § 87 Abs. 1 Ziffer I u. II der Verkehrsordnung Gegenbeweis der Eisenbahn zulässig? (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902. Nr. 75, 76.)

Riesenfeld, Dr. E. Das neue (Oesterreich.) Haftpflichtgesetz, die Fahrkartensteuer u. die Bahnen niederer Ordnung. (Mitth. des Oesterr. Ver. f. d. Förder. des Lok.- u. Strassenb.-W. Jahrg. 10. Heft 7. S. 353.)

Roth, Dr., Ger.-Ass. Kraftfahrzeuge und Reichsgesetzgebung. (Das Recht VI. S. 430).

Schmidt. Ueber die Beschaffung von Grund und Boden zum Bau von Staatseisenbahnen durch die Kreise. (Preuss. Verw.-Bl. XXIV. Nr. 1 S. 9.)

v. Stengel, Frhr. v., Prof. Die Haftung des Staats für Amtshandlungen seiner Beamten. (Bl. f. d. bayr. Civ.-Wes. X. Nr. 11/12.)

Vossen, Dr. Leo. Welche Art der Haftung für Automobile? (Das Recht VI. S. 422.)

— Die Haftung für Automobile. (D. Jur.-Zeitg. Festgabe z. Juristentage. S. 40.)

Weber, Dr. F., Direkt.-Ass. Staat und Fiskus. (D. Jur.-Zeitg. VII. Nr. 20. S. 481.)

Wengler. Die Verwaltungsrechtspflege im Königr. Sachsen. (Arch. f. öffentl. Recht. Bd. 17. Heft 2.)

Wirth, G. Die Ausdehnung der Haftpflicht auf Automobile und Radfahrer. (Das Recht VI. S. 40.)

Das internat. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die allgemeinen Abfertigungsvorschriften des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes. (D. Eisenb.-Beamt.-Z. 1902. Nr. 41.)

Ueber die Erheblichkeit der Behauptung der beklagten Eisenbahn, dass kein Schaden entstanden sei, gegenüber der Klage aus Art. 40 (1) und (3) des internat. Uebereinkommen. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 11. S. 356.)

Die Haftpflicht der Eisenbahnen. (D. Eisenb.-Beamt.-Zeitg. 1902. Nr. 28.)

Abhandenkommen von Gütern aus den Eisenbahn-Zollschuppen. Haftpflicht. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X. Nr. 40. S. 469.) — Frachtbrief und Ladeschein. (Nr. 45. S. 531.)

Schliesst die staatliche Unfallrente die civilrechtlichen Entschädigungsansprüche der Hinterbliebenen gegen den Betriebsunternehmer aus? (Das Recht 1902. Nr. 20. S. 503.)

Die Aktivlegitimation für Reklamationen. (Oesterr. Eisenb.-Zeitg. Wien 1902. Nr. 20.)

Das neue Haftpflichtgesetz, die Fahrkartensteuer und die Bahnen niederer Ordnung. (Mitth. d. Ver. f. d. Förder. der Lok.- u. Strassenb. Wien 1902. Heft 7.)

Les grandes compagnies des chemins de fer en 1901. (L'Économiale français. Paris 1902. Bd. 30. Heft 27 u. 29.) — La garantie d'intérêt et les emprunts des Compagnies de chemins de fer. (Heft 33.)

L'organizzazione dell'esercizio di Stato. (Monit. d. strad. ferr. 1902. Nr. 32.) — Gli organici dei ferroviari. (Nr. 40.)

L'esercizio ferroviario di Stato. (Monitore delle strade ferrate. Turin 1902. Nr. 23.) — Concessione di strade ferrate complementari. (Nr. 26, 29.)

Railroad legislation in Massachusetts. (Railroad Gazette. New York 1902. Heft 28.)

Railway Bills in parliament. (Railway News. London 1902. Nr. 2013). — Private bill legislation. (Nr. 2015.)

Judicial decisions on English freight rates. (Railroad Gazette 1902. Heft 35.)

IV. Gesetzgebung.

Internationales Uebereinkommen. Zusammenstellung der Mittheilungen, betr. die Genehmigung und Inkraftsetzung des am 16. Juni 1898 abgeschlossenen Zusatzübereinkommens zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 in den vertragschliessenden Staaten. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Frachtverk. 1902. Nr. 11. S. 345.)

Deutsches Reich. Bekanntm. des Reichskanzlers vom 10. September 1902, betr. die dem internat. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste. (R.-G.-Bl. S. 263. Eisenb.-V.-Bl. S. 495.)

Baden. Gesetz, betr. die Fürsorge für Beamte in Folge von Betriebsunfällen, vom 27. Juli 1902. (Ges.- u. Verordn.-Bl. Nr. XXV. S. 208.)

Elsass-Lothringen. Minist.-Verfügung vom 23. Juni 1902, betr. Allgem. Vertragsbedingungen für Ausführung von Arbeiten und Lieferungen im Geschäftsbetriebe der Bauverwaltung. (K. u. Bez.-Amtsbl. S. 189.)

— Minist.-Verf. v. 23. Juni 1902, betr. Sicherheitsleistung f. Ausführ. v. Arbeiten u. Lieferungen im Geschäftsbereiche der Bauverwaltung. (S. 196.)

Frankreich. Erlass des Ministers der öffentl. Arbeiten vom 20. Mai 1902, betr. Abänderung des Art. 3 der Verordn. v. 4. November 1899 über die Arbeits- und Ruhezeiten der Lokomotivführer und Heizer. (Journ. offic. v. 6. Juni 1902.)

— Cirkular des Ministers der öffentl. Arbeiten vom 18. Juni 1902, betr. die neunte Abänderung des Reglements f. d. Beförderung von gefährlichen und ekelerregenden Gegenständen in Frankreich v. 12. Nov. 1897. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Anlage: Ges. u. Vollzugsverordn. S. 179.)

Hamburg. Strassenordnung vom 7. Juli 1902. (Amtsbl. S. 359.)

Hessen. Gesetz vom 12. Juli 1902, betr. die Ruhegehaltsverhältnisse und die Versorgung der Hinterbliebenen der Beamten der Main-Neckarbahn. (Preuss. C.-V.-Bl. S. 474. Hess. Regier.-Bl. Nr. 46.)

Italien. Königl. Erlass v. 28. Juli 1901, betr. Einführung neuer Vorschriften für den Verkehr der Selbstfahrer. (Mon. d. strad. ferr. v. 21. September 1901.)

Oesterreich. Vereinbarung erleichternder Vorschriften f. d. wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Oesterreichs und Ungarns einerseits und Deutschlands andererseits rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände. Abgeschlossen am 25. Februar 1902. In Kraft mit 1. Juli 1902. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Ges. u. Vollz.-Verordn. S. 182 ff.)

— Verordnung des Finanzministeriums im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium vom 24. September 1902, betr. den Umtausch der mit der Verordnung vom 11. Dezember 1901 R.-G.-Bl. Nr. 213 eingeführten internationalen Frachtbriefformulare mit aufgedrucktem Stempelzeichen gegen neue Frachtbriefblanquetten. — Sonderabkommen der k. k. österreich. Regierung u. der k. deutschen Regierung zum Internationalen Uebereinkommen über d. Eisenbahnfrachtverkehr f. d. deutsch-österreich. Verkehr. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Ges. u. Vollz.-Verord. S. 181.)

— Erlass des Eisenbahnministeriums v. 3. Oktober 1902, betr. Transport explosiver Gegenstände in Oesterreich-Ungarn. (Eisenb.-Verordn.-Bl. 1902. S. 2799.)

— Verordnung der Minist. der Finanzen, Eisenbahnen u. des Handels vom 27. September 1902 zur Durchführung des Ges. v. 19. Juli 1902, betr. die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf Eisenbahnen. (R.-G.-Bl. Nr. 195. Stück CI. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 117.)

Preussen. Gesetz vom 20. Mai 1902, betr. die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen. (GS. S. 75.)

— Erl. d. Min. d. öffentl. Arb. v. 6. September 1902, betr. Verrechnung der Schreibgebühren im Prüfungs- etc. Verfahren für Kleinbahnen. (Zeitschr. f. Klb. S. 652.)

— Verwaltungsordnung für die Preuss.-Hess. Staatseisenbahnen. Gültig vom 1. April 1902. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Ges. u. Vollz.-Verordn. S. 202.)

— Gesetz vom 7. Juli 1902, betr. die Neuregelung der Vertragsverhältnisse der Main-Neckarbahn. (E.-V.-Bl. S. 467. GS. S. 297.)

— Erl. des Min. der öffentl. Arb. vom 13. September 1902, betr. Ausführungsbestimmungen u. Erläuterungen zum Unfallfürsorgegesetz vom 2. Juni 1902. (E.-V.-Bl. S. 480.) — Vom 13. September 1902, betr. Sicherheitsbestellung der ausserhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigten Personen. (S. 492). — 17. September 1902, betr. weitere Ausführungsbestimmungen zum Kleinbahngesetz über die Handhabung der Bahnpolizei. (S. 501.)

Sachsen, Königreich. Enteignungsgesetz v. 24. Juni 1902. (Ges.- u. Verordn.-Bl. 1902. S. 153.) — 1. Juli 1902, betr. Unfallfürsorge für Beamte. (S. 248.) — 16. Juli 1902, betr. Gewährung von Wohnungsgeldzuschüssen. (S. 289.) — 18. Juli 1902, betr. Zwangsvollstreckung wegen Geldleistungen in Verwaltungssachen. (S. 294).

Schweiz. Aenderungen des § 53 des Transportreglements der Schweizerischen Eisenbahnen etc. vom 1. Juni 1894 und des § 58 der Anlage V vom 1. Juni 1899 — gültig vom 1. u. 15. August u. 15. September 1902. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Ges. u. Vollz.-Verordn. S. 180, 181.) — Ergänzung der Anlage V. Vom 22. Oktober 1902. (S. 202.)

— Bundesbeschluss vom 5. Juni 1902, betr. Revision von Art. 67 des Bundesgesetzes vom 4. Februar 1853 über das Bundesstrafrecht. (Eisenbahntransportgefährdung.)

— Bundesgesetz, betr. die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen. Vom 24. Juni 1902.

Russland. Verordnung des Ministers der Verkehrswege in Nr. 10 der Sammlung der Ges. u. Verordn. der Regierung vom 31. Mai 1892, betr. die Abänderung des Art. 106 des Allgem. Ges. f. d. russischen Eisenbahnen v. 12. Juni 1885.

— Kaiserl. Erlass vom 6./18. Mai 1902, betr. Aenderung des Art. 26 des allgemeinen russischen Eisenbahngesetzes. (Verordn.-Bl. des Min. der Verkehrs-Anstalten vom 20. Juli/1. August 1902.)

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

Entscheidungen.

Nr. 131. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 26. September 1900.

(Sächs. Arch. f. bürgerl. Recht u. Proz. XII. Heft 11/12. S. 731.)

Internat. Uebereink. Art. 9. Eisenb.-Verk.-Ord. § 58. H. G. B. Art. 395 bezw. §§ 429, 456. Ein ungenügender Verschluss eines Fasses (eine der Lockerung ausgesetzte Messingschraube) ist ein äusserlich erkennbarer Mangel der Verpackung, für welchen die Eisenbahn haftet.

Es kann nicht für unzulässig erachtet werden, wenn der Berufungsrichter zu Gunsten des Beklagten das Vorhandensein eines bestimmten Mangels unterstellt und sodann prüft, ob eben dieser als ein äusserlich erkennbarer sich darstellt. In letzterer Hinsicht aber ist nach dem ganzen Zusammenhange der Urtheilsgründe die deutliche Wahrnehmbarkeit der Messingschraube für den Berufungsrichter insofern von Bedeutung, als er aus derselben die Pflicht der Organe der Eisenbahnverwaltung herleitet, zu prüfen, ob ein in solcher Art bewirkter Verschluss des Pförtchens für den Eisenbahntransport geeignet ist oder nicht, und zwar insbesondere deshalb nicht, weil die über den Fassrand hervorragende Verschlussschraube der Gefahr ausgesetzt ist, sich durch Berührung mit anderen Gegenständen zu lockern, und weil, wie der Beklagte selbst in den Vorinstanzen geltend gemacht hat, die Lockerung auch schon durch die dem Eisenbahntransport eigene rüttelnde und schüttelnde Bewegung, namentlich bei langer Dauer des Transports, herbeigeführt werden konnte. Ersichtlich geht der Berufungsrichter davon aus, dass, wenn die Verschlussart aus solchen Gründen ungeeignet war, dies bei ordnungsmässiger Prüfung erkannt werden musste. Einen Rechtsirrthum zeigt dies nicht. Sache des Frachtführers ist es, zu prüfen, ob die Verpackung des Guts nach Massgabe der mit der Transportart verbundenen Gefahren als eine ausreichende Sicherung erscheint. Seine Pflicht findet ihre Grenze darin, dass ihm nur eine äussere Untersuchung zusteht und obliegt, aber diese hat sorgfältig zu geschehen. Soweit sie, bei Beachtung der im Transportgewerbe gemachten Erfahrungen, zu der Annahme führen muss, dass die Verpackung eine

ausreichende Sicherheit nicht bietet, kann der hierin liegende Mangel als ein äusserlich nicht erkennbarer nicht gelten. Anders würde die Sache liegen, wenn Verschlüsse von der Art des hier angewendeten, einschliesslich der über den Fassrand hinausragenden grossen Messingschraube, zwar ihrer Gattung nach für den Eisenbahntransport geeignet wären, der im konkreten Falle thatsächlich benutzte Verschluss aber Mängel gehabt und diese sich der Wahrnehmung entzogen hätten; allein, nach dieser Richtung hin hat Beklagter selbst in den Vorinstanzen Behauptungen nicht aufzustellen vermocht. Von der in Art. 9 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 und § 58 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands am 15. November 1892 gewährten Befugniss, die Mängel der Verpackung im Frachtbrief anerkennen zu lassen, hat der Beklagte keinen Gebrauch gemacht.

Nr. 132. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.
Vom 22. Dezember 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 130. S. 3051.)

Die Berufung auf die Verschiedenheit der bei der Auf- und Abgabe verwendeten Wiegemittel befreit an sich die Eisenbahn nicht von der Haftung für das festgestellte Mindergewicht. § 77 (1), 3 kommt nur in Betracht, wenn der eingetretene Schaden eine nothwendige Folge des Auf- oder Abladens ist.

Voraussetzung für die Anwendung des § 77 (1), Z. 3 ist, dass das Aufladen im Zusammenhange mit dem festgestellten Gewichtsabgange steht.

Die Eisenbahn will diesen Zusammenhang darin erblicken, dass erst nach erfolgter Abwage die Kartoffeln von der Partei aufgeladen wurden. Durch das Aufladen jedoch kann ein Abgang der Kartoffeln nicht entstehen. Es könnten allenfalls Kartoffeln während des Aufladens gestohlen werden; das Stehlen jedoch ist aber keine nothwendige Folge des Aufladens. Der Abgang wird in dem hier vorausgesetzten Falle sich aus dem Entwenden, nicht aus dem Aufladen erklären lassen. Aus dem Vorgesagten ergiebt sich, dass der Verlust der Kartoffeln, demnach der eingetretene Schaden, aus der mit dem Aufladen verbundenen Gefahr nicht entstanden ist und auch nicht entstehen konnte, deshalb kann sich die beklagte Eisenbahn auch nicht auf § 77 (3) E.-B.-R. berufen.

Wenn die beklagte Eisenbahn vermeint, dass nicht constatirt sei, welches Gewicht die Sendung in dem Momente nach der Verladung hatte, so kann dieser Umstand an der Haftpflicht der Eisenbahn nichts ändern, denn nach § 54 (4) E.-B.-R. machen bezüglich jener Güter, deren Aufladung von dem Absender besorgt werden, die Angaben des

Frachtbriefes über das Gewicht gegen die Eisenbahn nur dann keinen Beweis, wenn die Nachwiegung seitens der Eisenbahn nicht erfolgt und diese auf dem Frachtbriefe nicht beurkundet ist. Vorliegend erfolgte jedoch die Nachwiegung seitens der Eisenbahn und ist das Gewicht auf dem Frachtbriefe durch die Eisenbahn beurkundet. Dem zufolge macht die Angabe des Gewichtes im Frachtbriefe Beweis gegen die Eisenbahn, und es ist ohne Bedeutung, auf welche Weise die Bahn das Gewicht ermittelt hat. Um sich von einer Haftung zu befreien, müsste die Eisenbahn einen vollständigen Beweis liefern, dass das von ihr ermittelte Gewicht ein unrichtiges war.

Es genügt aber nicht die blosse Vermuthung, bezw. Behauptung, dass ein Fehler bei der Abwage entstanden ist, oder dass nach der Verwiegung vor der vollständigen Verladung ein Verlust der Kartoffeln eingetreten ist. Es genügt auch nicht die blosse Vermuthung, dass eine Differenz der Abwage sich durch die verschiedenen Arten der Ermittlung des Gewichtes in der Aufgabs- und Abgabsstation erklären lasse oder dass bei Verwiegung auf der Brückenwage das Wiegeresultat von verschiedenen Umständen, wie Wind, Regen etc., im minderen oder höheren Grade beeinflusst werde, und dass auch das angeschriebene Taragewicht der Wagen differirte. Da also einerseits die Angabe des Frachtbriefes über das Gewicht in der Aufgabsstation gemäss in § 54 (4) vollen Beweis liefert und andererseits in der Abgabsstation ein Mindergewicht von 683 kg. festgestellt wurde, und da ferner die Bahn einen Beweis, dass eine oder die andere dieser Gewichtsfeststellung unrichtig sei, nicht und umsoweniger, inwiefern diese Gewichtsfeststellung unrichtig sei, geliefert hat, so steht fest, dass dieser Abgang in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung sich ergeben hat. Gemäss § 75 E.-B.-R. hat aber die Bahn für einen solchen Abgang zu haften.

Nr. 133. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 30. Januar 1901.

(Röll, Eisenb. Entsch. 1901. S. 22. Nr. 8.)

Versagen der Vacuumbremse ist keine vis major im Sinne des Haftpflichtgesetzes; die Eisenbahn haftet sonach für einen dadurch herbeigeführten Unfall.

Die seitens der Geklagten erhobene Einwendung muss als ganz unstichhältig bezeichnet werden, da es für den vorliegenden Fall vollkommen gleichgiltig war, ob die Vacuumbremse versagte.

Jedenfalls liegt ein Constructions- oder ein Materialfehler vor, den die Bahn zu vertreten hat, da sie verpflichtet ist, nur solche Vorrichtungen zu verwenden, welche die Sicherheit des Publikums absolut sicherstellen. Sollte übrigens thatsächlich ein plötzlicher Defect an der

Vacuumbremse, wie die Geklagte behauptet, nicht abwendbar sein, dann musste es als ein Verschulden der geklagten Gesellschaft angesehen werden, dass sie auf demselben Geleise, auf welchem der Schnellzug einfuhr, einen anderen Zug stehen liess, mit welchem der einfahrende Zug im Falle des Defectwerdens der Bremse zusammenstossen musste. Es konnte daher auf diese Einwendung keine Rücksicht genommen werden, und musste die Geklagte gemäss § 1325 a. b. G.-B. zur Schadloshaltung verurtheilt werden.

Nr. 134. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 31. Januar 1901.

(Röll, Eisenb. Entsch. 1901. S. 23. Nr. 9.

Die Eisenbahn haftet auch für Brandschäden, welche an ausserhalb des Feuerrayons gelegenen Gebäuden durch Funkenflug hervorgerufen werden, wofern sie keine Vorkehrungen trifft, der Feuersgefahr entsprechend vorzubeugen.

Gemäss dem citirten § 17 der E.-B.-O. sind die Eisenbahnen verpflichtet, alle Mittel, welche Erfahrung und Wissenschaft an die Hand geben, bei dem Bahnbetriebe anzuwenden, um Unglücksfälle hintanzuhalten. Eine jede Unterlassung dieser Vorsicht und Obsorge muss somit als Versehen im Sinne des § 1297 a. b. G.-B. angesehen werden und begründet die gesetzliche Haft- und Entschädigungspflicht der Eisenbahn.

Wenn also, wie aus dem Gutachten der Sachverständigen hervorgeht, es trotz aller möglichen Vorkehrungen unmöglich ist, den Funkenflug aus einer Locomotive hintanzuhalten, und die Sachverständigen erklären, dass das Entstehen des Brandes durch Funkenflug verursacht worden sein konnte, wenn weiters erwogen wird, dass infolge der an dieser Stelle herrschenden Steigung die Locomotiven stärker geheizt werden mussten, wodurch der Funkenflug verstärkt wurde, so war es auf Grund der zuvor citirten Gesetzesstellen, ohne Rücksicht darauf, ob die niedergebrannten Gebäude ausserhalb des Feuerrayons gelegen sind, Pflicht der Geklagten, alle Mittel behufs Abwendung der Feuersgefahr anzuwenden, zumal, wie durch Zeugen bestätigt wird, an dieser Stelle schon wiederholt infolge Funkenfluges aus den Maschinen der passirenden Züge Brände entstanden sind, die zwar rechtzeitig erstickt wurden, der Geklagten aber nicht unbekannt sein konnten, nachdem die Anrainer sich bei derselben aus diesen Anlässen beschwert hatten.

Da nun seitens der Beklagten nicht behauptet wird, irgend welche Vorsichtsmassregeln im vorliegenden Falle angewendet zu haben, so liegt darin eben ein Versehen im Sinne des § 1297 a. b. G.-B., und da weiters festgestellt erscheint, dass der fragliche Brand infolge Funkenfluges entstanden ist, so ist die Haft- und Entschädigungspflicht der Geklagten in den §§ 1295 und 1297 a. b. G.-B. begründet.

Nr. 135. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 7. Februar 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 130. S. 3050.)

Bei Gewichtsverlusten, welche über die im § 78 des Eisenbahn-Betriebsreglements festgesetzte Grenze hinausreichen, hat die Eisenbahn zur Befreiung von der Haftpflicht nachzuweisen, dass der Schaden aus einer Thatsache entsprungen ist, welche sie nicht zu verantworten hat.

Ein über die in diesem Paragraphen festgesetzte Grenze hinausreichender Gewichtsverlust kann nicht ohne weiters als „gewöhnliche Leckage" im Sinne des § 75 E.-B.-R. bezeichnet werden.

Anlangend den ersten Revisionsgrund, so steht die Annahme des Berufungsgerichtes, dass das Ausfliessen des Spiritus eine Folge der Beschädigung des Fasses sei, mit den Processacten, nach welchen das Fass nach der Abzapfung sich als unbeschädigt erwiesen habe, nicht im Widerspruche. Diese Annahme ist nicht eine thatsächliche Voraussetzung, sondern nur eine Schlussfolgerung aus den von der ersten Instanz festgestellten Thatsachen. Dass das Fass nach der Abzapfung unbeschädigt war, sei eben nicht als Thatsache festgestellt worden, sondern sei lediglich die unbewiesene Angabe des Binders.

Anlangend den zweiten Revisionsgrund, genügt es, auf die richtige Begründung des angefochtenen Urtheiles hinzuweisen, welcher nur beizufügen ist, dass in der Anwendung des im § 78 E.-B.-R. für Flüssigkeiten festgesetzten Percentsatzes eine rechtsirrthümliche Auffassung des Begriffes „gewöhnliche Leckage" nicht gefunden werden kann, weil diese Bestimmung die Grenze festsetzt, bis zu welcher die Eisenbahn von der Haftung für Gewichtsverluste an Flüssigkeiten befreit ist, die Eisenbahn daher über diese Grenze hinaus den Beweis liefern muss, dass der Schaden aus einer Thatsache entsprungen sei, welche sie nicht zu verantworten hat. Dieser Beweis ist jedoch der Eisenbahn gegebenenfalls nicht gelungen.

Nr. 136. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 26. März 1901.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 48. S. 84.)

Sind die vom Bundesrate beschlossenen, im Centralblatte für das Deutsche Reich von 1882 S. 123 flg. verkündeten „Grundsätze für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militäranwärtern" als eine verbindliche reichsrechtliche Verordnung über diese Materie anzusehen?

Dass es sich bei den „Grundsätzen" um Rechtssätze, um objektives Recht handelt, hat das Berufungsgericht und im wesentlichen auch der IV. Civilsenat des Reichsgerichtes aus dem Zusammenhange der „Grundsätze" mit dem § 77 des Reichsgesetzes, betr. die Pensionierung und Versorgung der Militärpersonen, vom 27. Juni 1871 überzeugend

nachgewiesen. Denn wenn eine Gesetzesvorschrift, hier der § 77 a. a. O., selbst die Ausfüllung einer in ihr noch bestehenden Lücke vorsieht, selbst die Schaffung der noch fehlenden Bestandteile des Rechtssatzes in gewisser Weise anordnet, so muss auch die Ausfüllung dieser Lücke, hier die „Grundsätze", den Charakter einer Rechtsnorm haben. Damit ist nun allerdings noch in keiner Weise entschieden, dass durch die „Grundsätze", wenn sie auch hiernach objektives Recht enthalten, den Militäranwärtern auch subjektive Rechte haben gewährt werden sollen, da, wie schon bemerkt, auch objektive Rechtssätze lediglich Anweisungen an Behörden enthalten können. Aber dass die „Grundsätze" jedenfalls nicht **lediglich** Anweisungen an Behörden darstellen, ergeben unwiderleglich die §§ 26, 28, 30, wo bestimmt wird, dass der Civilversorgungsschein verwirkt ist, wenn gegen den Inhaber durch Strafurteil auf dauernde Unfähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter erkannt wird, dass beim Eintritt in den Ruhestand der Civilversorgungsschein erlischt, dass bereits erworbene Ansprüche durch die „Grundsätze" nicht berührt werden. Aber auch positiv lässt der Gesamtinhalt der „Grundsätze" und seine Verbindung mit dem Gesetze vom 27. Juni 1871 klar erkennen, dass es sich um die Feststellung der subjektiven Rechte der Militäranwärter handelt.

Nr. 137. Entsch. des Gewerbegerichts Frankfurt a. M.
Vom 2. April 1901.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. Jahrg. III. Nr. 11. S. 328.)

Eine Bestimmung der Arbeitsordnung, wonach Strafen vom Lohn abgezogen werden dürfen, ist ungiltig.

Unzulässig ist aber auch der Abzug der Strafe. Nach § 394 des Bürgerlichen Gesetzbuches findet eine Aufrechnung gegen Forderungen, welche der Pfändung nicht unterworfen sind, nicht statt. Diese Bestimmung ist zwingender Natur; dies ergibt abgesehen von dem präcisen Wortlaut der Bestimmung ein einfaches Zusammenhalten mit §§ 400, 1274 des Bürgerlichen Gesetzbuches, dem Lohnbeschlagnahmegesetz, und § 850 der Civilprozessordnung, die über den Willen des Gesetzes, jede freiwillige und vertragsmässige Verfügung über gewisse Forderungen auszuschliessen, keinen Zweifel lassen. Aber auch nach der Gewerbeordnung ist die fragliche Bestimmung der Arbeitsordnung nicht aufrechtzuerhalten; denn selbst wenn man die Bestimmungen der Gewerbeordnung als durch das Bürgerliche Gesetzbuch unberührt ansieht auf Grund § 32 des Einführungsgesetzes, so ist doch durch § 134 b Nr. 4 der Gewerbeordnung keineswegs der Abzug von Strafen ausdrücklich zugelassen, sondern nur gesagt, dass die Art der Einziehung der Geld-

strafen im voraus festgesetzt sein müsse, die materiellrechtliche Frage sonach überhaupt nicht entschieden.

Nr. 138. Entsch. des Landgerichts Köln.
Vom 27. April 1901.
(D. Jur.-Zeitg. VII (1902). Nr. 23. S. 560. Ziff. 1.)

§ 3 Haftpflichtgesetz. Anrechnung von Ersparnissen. Beweislast.

Der Ersatz der Kurkosten aus § 3 Haftpflicht-G. soll nicht zu einer Bereicherung des Verletzten führen. Ersparnisse, die der Verletzte während der Dauer einer Badereise infolge derselben in seinem Haushalte macht, muss er sich daher anrechnen lassen. Er braucht aber nicht zur Begründung seines Ersatzanspruches zu behaupten und zu beweisen, dass er keine Ersparnisse gemacht hat, sondern es ist Sache des Ersatzpflichtigen, gegenüber der nachgewiesenen Summe der Kurkosten im Wege der Einrede die anzurechnenden Ersparnisse bestimmt zu behaupten und unter Beweis zu stellen. Die Beweislast ist die nämliche, wie in den ähnlich gearteten Fällen der §§ 324, 615, 649 BGB.

Nr. 139. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 14. Mai 1901.
(Allgem. Tarif-Anz. XXI. Nr. 51. S. 778.)

Die Bahn ist ersatzpflichtig, wenn sie den Aviso- und Bezugsschein durch ihren Boten nicht dem Adressaten zustellt, und auch wenn sie das Gut gegen einen nicht mit dem Namen des Adressaten gefertigten Bezugsschein ausfolgt.

Die Auslieferung des Frachtgutes nach Auslösung des Frachtbriefes darf ungeachtet der erfolgten Benachrichtigung nur an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger oder seinen Machthaber erfolgen. Hieraus folgt, dass nicht der blosse Besitz und die Vorzeigung des Avisos die alleinige Bedingung der Auslieferung ist, sondern nur der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger den Empfang rechtswirksam anerkennen kann, dass der Empfänger, um in den Besitz des Frachtbriefes zu gelangen, sich als solcher ausweisen muss, umsomehr wenn, wie im vorliegenden Falle, der Aviso- und Bezugsschein zugleich als Empfangsbescheinigung für die Eisenbahn zu dienen hat.

Da sonach gemäss § 66 Betr.-Regl. im Zusammenhalte mit § 68, Abs. 7 Betr.-Regl. die Auslieferung des Frachtbriefes an den Destinatar gegen dessen Empfangsbestätigung zu erfolgen hat und dieselbe keineswegs gegen die blosse Rückgabe des Avisos gestattet ist, so ist die Bahn verpflichtet, vor Ausfolgung des zur Auslieferung des Frachtgutes legitimirenden Frachtbriefes hinsichtlich der Empfangsbescheinigung, welche sie sich auf dem zugleich als Bezugsschein bezeichneten Aviso

ausstellen lässt, sorgfältig zu prüfen, ob der Empfang auch von dem im Frachtbriefe angegebenen Empfänger bestätigt wird, und bei mangelnder Uebereinstimmung die Ausfolgung des Frachtbriefes und somit auch die Auslieferung des Gutes zu verweigern.

In dem vorliegenden Falle ist aber zugegebenermassen die Ausfolgung des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes an eine Person geschehen, welche sich als Empfänger lediglich dadurch auswies, dass sie den mit dem Stampiglienabdrucke M. D. versehenen und mit J. C. gefertigten Aviso- und Bezugsschein vorzeigte.

Frachtbrief und Frachtgut wurden also an eine von dem auf dem Aviso sowohl als auch auf dem Frachtbriefe bezeichneten Empfänger verschiedene Person ausgefolgt, da als letzterer, wie festgestellt, die Firma M. D., I. P. & Co. und nicht M. D. angegeben war.

Nr. 140. Entsch. des Oberlandesgerichts Darmstadt. Vom 28. Juni 1901.

(Zeitschr. f. deutsch. bürgerl. Recht u. franz. Civilrecht. Bd. XXXIII. Heft 9. S. 584.)

R.-Haftpfl.-Gesetz § 1. Eigenes Verschulden durch vorzeitiges Aussteigen aus dem noch in Bewegung befindlichen Zuge.

Es ist in nicht zu beanstandender Weise festgestellt, dass der Verunglückte noch während der Fahrt die Thüre des Abtheils von aussen geöffnet hat, dann ausgestiegen und dabei noch vor dem Zeitpunkte, in welchem der Zug zum Stehen gekommen war, verunglückt ist. Auch muss dem ersten Richter aus den von ihm angeführten Gründen darin beigepflichtet werden, dass der Unfall lediglich durch das verbotswidrige Aussteigen während der Fahrt verursacht worden ist, dass die Bahnhofshalle überhaupt, insbesondere an der Unfallstelle, genügend beleuchtet war und deshalb eine ungenügende Beleuchtung bei der Entstehung des Unfalls nicht mitwirken konnte.

Der Irrthum, in dem sich der Verunglückte befunden hat, war selbst verschuldet. Sinnestäuschungen können in der Regel als solche erkannt werden; dies gilt besonders in dem vorliegenden Falle. Nach den Zeugen V. und S. waren in dem Augenblicke des Unfalls, abgesehen von der Thüre, aus der der Verunglückte ausgestiegen war, die Thüren zu sämmtlichen Wagenabtheilungen noch geschlossen. Davon konnte sich der Verunglückte vor dem Aussteigen leicht überzeugen; eine in dieser Richtung gemachte Wahrnehmung musste berichtigend auf seine Auffassung wirken. Aus der Thatsache, dass noch alle anderen Thüren geschlossen waren, geht aber auch hervor, dass die Bewegung des Zuges bei einiger Aufmerksamkeit erkennbar war, da sonst der eine oder andere Reisende gleichfalls Anstalten zum Aussteigen und zum Oeffnen

der Thüre getroffen hätte. Nicht minder deutet der von dem Zeugen W. ausgestossene Warnungsruf „langsam“ oder „Achtung“ auf die Erkennbarkeit der Bewegung des Zuges hin. Hat der Verunglückte eine Prüfung unterlassen, so muss ihm dies um so mehr als Verschulden angerechnet werden, als er an dem Ziele seiner Fahrt angekommen, eine besondere Eile deshalb gar nicht geboten war.

Nr. 141. Entsch. des Bezirksgerichts Leoben.
Vom 10. September 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. XI. Nr. 1. S. 11.)

Auslieferung des Gutes. Haftung des unberechtigten Empfängers für den durch Annahme des nicht für ihn bestimmten Gutes der Eisenbahn entstandenen Schaden.

Der Ersatzanspruch der Eisenbahn könnte seine Grundlage nur in der Unredlichkeit des Besitzes auf seiten des Belangten haben (§§ 335, 1437 a. b. G.-B.). Es ist jedoch in dieser Richtung von der Eisenbahn der ihr obliegende Beweis nicht erbracht worden. Denn bei dem Umstande, dass dem beklagten B. von der Eisenbahn eine sowohl dem Gewichte als dem Gebinde und der Bezeichnung nach täuschend ähnliche Sendung desselben Aufgebers übergeben wurde, konnte er die Sache „aus wahrscheinlichen Gründen für die seinige halten“. Ebenso hat auch die von ihm behauptete Tatsache, dass er in Anbetracht der erprobten Vertrauenswürdigkeit des Absenders auf eine nähere Prüfung der erhaltenen Ware sich nicht einliess, bei Berücksichtigung der Verhältnisse alle innere Wahrscheinlichkeit für sich, während seine Äusserung, dass ihm die erhaltene Flüssigkeit hochfärbiger erschien, noch keinen Schluss auf die Kenntnis der Verwechslung zulässt.

Nachdem das empfangene Getränk von den Dienstleuten des Beklagten unbestrittenermassen ohne Bemerkungen konsumiert worden ist, mangelt es auch an Anhaltspunkten dafür, dass der Beklagte vor Verbrauch des Getränkes auf den Unterschied gegenüber der bestellten Ware aufmerksam gemacht worden sei.

Als redlicher Besitzer haftet der Beklagte jedoch nur für eine allfällige Bereicherung aus der ihm irrtümlich zugekommenen Leistung.

Von einer Bereicherung kann aber gegebenenfalls keine Rede sein, da die bestellte Ware in gleicher Weise wie die irrtümlich ausgefolgte, den Zweck eines Jausentrunkes erfüllt hätte und ein Mengenunterschied nicht bewiesen ist. Ebensowenig ist der Beklagte durch die Zahlung des Preisunterschiedes seitens der Eisenbahn bereichert, weil er für diesen Betrag auch dem Absender gegenüber nicht gehaftet hat.

Nr. 142. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 18. September 1901.

(Allgem. Tar.-Anz. XXI. Nr. 48. S. 726.)

I. Als eine Versäumung der Lieferfrist ist es nicht anzusehen, wenn die Bahn nicht die ganze Sendung auf einmal, sondern in zwei (oder mehreren) Partien an den Bestimmungsort bringt, wenn nur auch der letzte Theil der Sendung innerhalb der Lieferfrist einlangt.

II. Der Umstand, dass die Bahn die ganze Sendung avisirt, während nur ein Theil angelangt ist, macht sie noch nicht schadenersatzpflichtig.

Dadurch, dass der Kläger am 4. April die drei Körbe Fische annahm und die volle Fracht und Nachnahme erlegte, anstatt die unvollständige Sendung zurückzuweisen, ist derselbe in die Verpflichtungen des Frachtvertrages nach der zutreffenden Rechtsansicht des Berufnngsgerichtes eingetreten, indem er dadurch zu erkennen gab, dass er das ganze avisirte Gut, wenn es innerhalb der gesetzlichen Lieferfrist einlangt, anzunehmen bereit sei, wenn auch dasselbe in Abtheilungen eintrifft. Dass die fehlenden sieben Körbe Fische innerhalb der gesetzlichen Lieferfrist ankamen und daher vom Kläger deren Annahme nicht mit Erfolg verweigert werden konnte, ist im Processe festgestellt worden.

Auf die in der Revisionsschrift enthaltene Neuerung, dass der Bevollmächtigte des Klägers durch die Uebernahme der drei Körbe seine Vollmacht überschritten habe, was übrigens der Beklagten gegenüber ganz bedeutungslos wäre, kann kein Bedacht genommen werden. Von einem Schadenersatz nach § 88 Betr.-Regl. kann nach der Sachlage keine Rede sein, da ein Beweis darüber, dass die Fische schon am 6. April verdorben anlangten, nicht erbracht wurde.

Nr. 143. Ergänzungsbeschluss des Provinzialraths Hannover.

Vom 18. September 1902.

(Zeitschr. f. Kleinb. 1903 (X). Nr. 1. S. 47.)

§§ 7, 53 Preuss. Kleinb.-Ges. vom 28. Juli 1892. Erfordernisse für die Unterstellung einer Bahn unter das Kleinbahngesetz. Begriff der wohlerworbenen Rechte. Inhalt und Umfang des Ergänzungsbeschlusses.

Für die Unterstellung eines vor dem Kleinbahngesetz bestehenden Unternehmens unter das Gesetz ist lediglich die Erklärung des Unternehmers und die öffentliche Bekanntmachung des Zeitpunktes der Unterstellung erforderlich.

Als wohlerworbene Rechte der Wegeunterhaltungspflichtigen im Sinne des § 53 Abs. 6 des Kleinbahngesetzes haben nur solche Befugnisse zu gelten, die zwar vermittels des Zustimmungsrechts erworben sind, mit diesem Recht selbst aber nicht zusammenfallen.

Es verletzt nicht Treu und Glauben, wenn eine Bahngesellschaft sich erst mit dem Kündigungsrecht einverstanden erklärt hat und dann

nach erfolgter Kündigung das Ergänzungsverfahren beantragt. Dies Verfahren hat den Zweck, die öffentlichen Verkehrsinteressen auch gegenüber den Interessen der Wegeunterhaltungspflichtigen und der einzelnen Einwohnergruppen zu wahren.

Der Ergänzungsbeschluss kann nicht entscheiden, inwieweit der ordentliche Rechtsweg aus den Verträgen zwischen Wegeunterhaltungspflichtigem und Bahnunternehmer noch gegeben ist.

Nr. 144. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 24. September 1901.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 37/40. S. 299. Ziff. 21.)

§ 316 St. G. B. Fahrlässige Gefährdung des Eisenbahnbetriebes durch Fahren in den Eisenbahngeleisen, obwohl neben denselben genügend freier Raum vorhanden ist.

Die Fahrlässigkeit des Angeklagten ist darin gefunden worden, dass er auf den Geleisen der elektrischen Strassenbahn mit dem von ihm geführten Geschirr gefahren ist, obwohl neben den Geleisen völlig genügender freier Raum und er bei seiner Bekanntschaft mit den örtlichen und Verkehrsverhältnissen der Unfallstelle verpflichtet war, auf das Herankommen eines Motorwagens Rücksicht zu nehmen, auch bei nur einiger Aufmerksamkeit sich hätte sagen müssen, dass sein Fahren auf dem Schienengeleise nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge den eingetretenen Erfolg einer Transportgefährdung herbeiführen könne. Damit ist sowohl die Pflichtwidrigkeit seines Handelns, als die Vorhersehbarkeit des eingetretenen Erfolgs, die zur Annahme der Fahrlässigkeit erforderlich sind, ausreichend dargethan.

Nr. 145. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Straf-Senat. Vom 22. Oktober 1901.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 37/40. S. 304. Ziff. 7.)

Die Strafbestimmung des § 182 Invalid.-Vers.-Ges., betreffend Lohnabzüge des Arbeitgebers im eigenen Nutzen trifft auf alle Arten der Lohnverkürzung zu.

Hinsichtlich des § 82b des Krankenversicherungsgesetzes hat das Reichsgericht wiederholt entschieden, dass, wenn das Gesetz den Arbeitgeber bestrafe, der „den von ihm beschäftigten Personen auf Grund des § 53 Lohnbeträge in Abzug bringt und diese Beträge . . . der Krankenkasse vorenthält“, die Strafbarkeit nicht an die Voraussetzung geknüpft sei, dass der Arbeitgeber die für den Arbeiter zu entrichtenden Beiträge thatsächlich aus den hingezählten Lohnbeträgen an sich genommen und einbehalten oder sie überhaupt als Kassengelder für die berechtigte Kasse besonders besessen und bereitgehalten habe, dass es vielmehr genüge, wenn der Arbeitgeber thatsächlich, sei es auch stillschweigend, von seinem Abzugsrechte Gebrauch gemacht habe. Das

Gleiche hat hinsichtlich der Strafbestimmung des § 182 des Invalidenversicherungsgesetzes zu gelten, die von derjenigen im § 82 b des Krankenversicherungsgesetzes nur insofern abweicht, als sie das Unterlassen der Verwendung zu Versicherungszwecken auch dann unter Strafe stellt, wenn eine auf Vermögensvortheile oder Schädigung gerichtete Absicht nicht obgewaltet hat.

Nr. 146. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 24. Oktober 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XVI. Nr. 5. S. 209.)

1. Bei Transporten innerhalb des Betriebsbereiches des österreichisch-ungarisch-russischen Eisenbahnverbandes sind Francaturen für einen bestimmten Theil der Transportstrecke zulässig.

2. Im Sinne des Art. 12, Abs. 4, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890, R.-G.-Bl. ex 1892, Nr. 186, ist auch in jenen Fällen das an Fracht zu wenig Geforderte von dem Absender nachzuzahlen und das zu viel Erhobene von der Bahn zurückzuerstatten, wenn bei Berechnung des nach Abs. 3 desselben Artikels im Voraus festzusetzenden ungefähren Frachtbetrages ein Fehler unterlaufen ist.

3. Die Bestimmung des Art. 45, Abs. 3, des internationalen Uebereinkommens, nach welchem bezüglich der Unterbrechung der Verjährung von Entschädigungsforderungen aus dem Frachtvertrage die Gesetze des Landes entscheiden, wo die Klage angestellt ist, gilt auch für die Hemmung der Verjährung.

Wenn es auch richtig ist, dass Art. 12 des Berner Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890, R.-G.-Bl. Nr. 183 ex 1892, nur von der Frankirung der Gesammtfracht und von der Hinterlegung des der Gesammtfracht entsprechenden ungefähren Frachtbetrages spricht, und nicht minder richtig, dass nach Art. 6, Al. 1 ad i, der internationale Frachtbrief den Francaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Francaturvorschusses (Art. 12, Abs. 3) zu enthalten hat, und dass nach Abs. 5 desselben Artikels die Aufnahme weiterer (scilicet: als der im Art. 6 bezeichneten) Erklärungen in den Frachtbrief, sofern dieselben nicht durch das Uebereinkommen für statthaft erklärt sind, unzulässig ist, so ist doch zu berücksichtigen, dass gegebenenfalls, wo es sich um Transporte innerhalb des Bereiches des Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Eisenbahnverbandes handelt, nicht die Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens schlechthin, sondern jene des für den genannten Verband bestehenden besonderen Gütertarifes, welche gemäss Art. 4 des Internationalen Uebereinkommens für Transporte innerhalb des Verbandsbereiches uneingeschränkte Geltung haben, in Anwendung kommen.

Nach der dem Art. 12 des Internationalen Uebereinkommens,

welcher in dem hier massgebenden Gütertarife als § 12 Aufnahme gefunden hat, beigefügten Zusatzbestimmung 3 ist es nun ausdrücklich gestattet, auf die Fracht einen beliebigen Theil als Francatur anzuzahlen. Hieraus folgt, dass auch die Anzahlung eines Theilbetrages, welcher der Fracht für eine bestimmte Theilstrecke entspricht, zulässig ist. Nach § 12 des Tarifes kann aber die Frankirung entweder durch Vorausbezahlung der Fracht, sofern dieselbe beim Versandt genau bestimmt werden kann, oder durch Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages, falls er nicht genau bestimmt werden könnte, erfolgen. Dasjenige, was nun in Betreff der Gesammtfracht gilt, muss dann, wenn Theilfrankirung principiell gestattet ist, auch von der Theilfracht gelten, zumal nicht einzusehen ist, wienach die vorschussweise Berichtigung des annäherungsweise bestimmten Frachtbetrages für eine Theilstrecke weitere Complicationen und Verrechnungsschwierigkeiten verursachen sollte. Die Richtigkeit dieser Ansicht folgt übrigens auch aus der Erwägung, dass die im Art. 12 des Internationalen Uebereinkommens und § 12 des Gütertarifes vorgesehene „Hinterlegung", wie dies zutreffend der erste Richter angedeutet hat, keineswegs die rechtliche Bedeutung eines Deposits im Sinne des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches hat, sondern vielmehr, wie sich aus der Vergleichung mit Art. 6, Abs. 1 ad i, ergibt, als blosse Vorausbezahlung des Frachtlohnes („Francaturvorschuss") aufzufassen ist.

Nach § 12, Abs. 4, des Gütertarifes finden auf die in diesem Paragraph erwähnten Forderungen die Bestimmungen des Art. 45, Abs. 3, Anwendung; letztere aber besagen, dass bezüglich der Unterbrechung der Verjährung die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist, entscheiden. Was aber von der Unterbrechung der Verjährung gilt, das muss noch mehr von der Hemmung derselben gelten, zumal es den Grundsätzen des Rechtes widerstreiten würde, die Wirkungen der Verjährung auch dann eintreten zu lassen, wenn dem Berechtigten die Geltendmachung seines Anspruches vermöge besonderer, nach Landesrecht als Hemmungsgründe anerkannter Verhältnisse factisch unmöglich war.

Nr. 147. Entsch. des Deutschen Reichgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 2. Dezember 1901.

(Entsch. d. Reichsger. i. Strafs. Bd. 35. S. 12.)

Die Bestimmungen der §§ 315, 316 St. G. B.'s finden auch auf Bergbahnen Anwendung, bei welchen als Triebkraft zur Fortbewegung der Fahrzeuge auf der Schienenstrecke das Eigengewicht des thalwärts laufenden Wagens dient.

Zur Zeit des Unfalles hat der Angeklagte den thalwärtsfahrenden Wagen der zwischen Beau Site und Neroberg verkehrenden Drahtseil-

bahn geführt, nachdem er seit Frühjahr 1898 im Bahndienst als Wagenführer angestellt worden. Es lag ihm mithin die Leitung der Eisenbahnfahrten, wie die Strafkammer angenommen, ob, sofern nach den im Urteile geschilderten Betriebseinrichtungen der Nerobergbahn ein Transport auf einer „Eisenbahn" im Sinne des § 316 St.G.B.'s in Frage steht. Dies ist indes mit Recht von der Strafkammer angenommen. Die Fortbewegung der Wagen auf der Bahnstrecke findet nach Inhalt des Urteiles in der Weise statt, dass der bergauffahrende Wagen von dem thalwärtslaufenden hinaufgezogen wird, und dass, um dem letzteren „den nötigen Antrieb zu geben", aus der auf dem Neroberg belegenen Pumpstation 2,5 Kubikmeter Wasser in ihn eingelassen werden. Hiernach bildet die Schwerkraft diejenige natürliche Kraft, welche für die Fortbewegung der Fahrzeuge auf der Schienenstrecke in Anwendung gebracht ist, und damit sind die für den Begriff einer Eisenbahn gemäss § 316 St.G.B.'s nach der Entscheidung des erkennenden Senates vom 17. September 1885 gegen L. in Entsch. des R.G.'s in Strafs. Bd. 12 S. 371 zu fordernden Voraussetzungen nachgewiesen.

Nr. 148. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Straf-Senat. Vom 10. Dezember 1901.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 37/40. S. 804. Ziff. 6.)

Krank.-Vers.-Ges. § 82 a, b. Invalid.-Vers.-Ges. § 182. Die Strafbestimmung für Lohnabzüge im eigenen Nutzen erstreckt sich im Krank.-Vers.-Ges. auch auf die Betriebsleiter, nicht aber im Invalid.-Vers.-Gesetz.

Die Strafbestimmung des § 82b kann nach § 82a auch gegen solche Personen Platz greifen, welche von den Arbeitgebern als Betriebsleiter bestellt sind, vorausgesetzt, dass ihnen auch die Auszahlung der Löhne an die Arbeiter, die Einbehaltung der diesen nach § 53 des Gesetzes zu kürzenden Beträge, und deren Abführung an die Kasse übertragen ist. § 182 ist in das neue Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899 aufgenommen, um dem auch auf dem Gebiete der Alters- und Invalidenversicherung hervorgetretenen Bedürfnisse einer dem § 82b des Krankenversicherungsgesetzes entsprechenden Strafbestimmung zu genügen. In dem Gesetze vom 13. Juli 1899 findet sich jedoch keine Bestimmung, vermöge deren die Anwendung der bezeichneten Vorschrift auf die von den Arbeitgebern bestellten Betriebsleiter in ähnlicher Weise ausgedehnt werden könnte, wie dies im Bereich der Krankenversicherung in Ansehung des § 82b des Gesetzes vom 10. April 1892 gemäss § 82a daselbst anzunehmen ist.

Nr. 149. Entsch. des Obersten Landesgerichts für Bayern.

1. Civil-Senat. Vom 16. Januar 1902.

(Seuffert Arch. Bd. 57. Heft 11. S. 435—438.)

Der Eisenbahnfiskus haftet ausserkontraktlich für unerlaubte Handlungen eines Rangierleiters nicht, weil dieser nicht als Willensorgan des Fiskus zu erachten ist.

Die juristische Person kann sich ebenso wie eine natürliche Person zur Vertretung im rechtsgeschäftlichen Verkehr und zu thatsächlichen Verrichtungen der Hülfe Andrer bedienen. Diese gebraucht sie als Gehülfen oder Werkzeuge, sie macht sie aber nicht zu ihren Organen, sondern sie tritt zu ihnen in dasselbe Verhältnis wie eine natürliche Person; die Handlungen solcher Angestellten sind nicht eigene Handlungen der juristischen Person; die von ihnen vorgenommenen Rechtsgeschäfte sind nur auf Grund einer Vollmacht für oder gegen sie wirksam, und für ihr Verschulden haftet die juristische Person nur nach den allgemeinen Vorschriften.

Laband im Arch. f. civ. Praxis Bd. 73 S. 187; Rehbein a. a. O. S. 33, 34, 46; Planck a. a. O. Anm. 1 und 2 zu §§ 30 und 31, Anm. 6 Abs. 2 zu § 831; Regelsberger a. a. O. § 82 S. 323.

In den grossen Betrieben, deren Unternehmer juristische Personen sind, steht den Willensorganen, in denen der Unternehmer will und handelt, eine grosse Anzahl von Angestellten gegenüber, die, wenn sie auch innerhalb ihres Wirkungskreises selbständige Entschliessungen zu fassen haben und andern Angestellten vorgesetzt sind, doch nur die Stellung von Gehülfen haben. Dies ist in Ermangelung besonderer Bestimmungen bei den Angestellten anzunehmen, deren Wirkungskreis bei einer auf dem Grundsatze der Arbeitsteilung beruhenden Betriebseinrichtung nicht dem Unternehmer, sondern den Gehülfen zufällt. Mit den ihnen obliegenden Verrichtungen befasst sich der Unternehmer nicht selbst, er richtet nicht seinen eigenen Organismus als juristische Person für die Ausführung seiner Verrichtungen ein, sondern er stellt dafür Bedienstete an und organisiert sie nach den Erfordernissen des Dienstes. Der Dienst des Rangierleiters, der bei der Zusammenstellung und dem Auseinandernehmen von Zügen die Verschiebung der Wagen zu leiten und dabei die in der Eidesnorm bezeichneten Vorkehrungen zu treffen hat, besteht in engumgrenzten, durch die Dienstvorschriften genau geregelten Verrichtungen, in untergeordneten Dienstleistungen mechanischer Natur; seine Aufgabe ist ihrem Wesen nach die eines Gehülfen, dessen sich der Unternehmer als Werkzeuges bedient. Mit diesen Verrichtungen befasst sich der Fiskus als Unternehmer nicht selbst; der Rangierleiter ist deshalb nicht Willensorgan des Fiskus, seine Handlungen sind deshalb nicht Handlungen des Fiskus.

Nr. 150. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 20. Januar 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1903. Heft 1. S. 183.)

Ein Anspruch gegen den Landesfiskus wegen Verschuldung eines Staatsbeamten im Sinne des § 39 Ziffer 2 des preussischen Ausführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetz ist nur dann gegeben, wenn der Anspruch auf die Verschuldung des Beamten bei Ausübung der ihm obliegenden öffentlich-rechtlichen Funktionen gegründet ist, dagegen nicht, wenn vom Fiskus deshalb Entschädigung verlangt wird, weil ein in einem Gewerbebetriebe desselben Angestellter die ihm obliegenden Verpflichtungen schuldhafterweise nicht gehörig erfüllt hat.

Die Betriebsinspektionen sind lediglich die ausführenden Organe der Eisenbahndirektionen, haben diesen gegenüber keine Selbständigkeit und können deshalb auch nicht als Niederlassungen, von denen aus unmittelbar Geschäfte geschlossen werden, im Sinne des § 21 der Zivilprozessordnung angesehen werden.

Nach dem Tatbestande des angefochtenen Urteils macht Kläger dem Beklagten den Vorwurf, dass auf dem Wegeübergange über die von ihm betriebene Eisenbahn R.—J. der eine Prellstein längere Zeit und auch am 3. Januar 1900 gefehlt habe. Er gründet seinen Anspruch also lediglich darauf, dass der Beklagte die ihm als Eisenbahnunternehmer obliegende Verpflichtung zur Unterhaltung der im Interesse des Publikums erforderlichen Anlagen vernachlässigt habe. Diese Verpflichtung hatte der Fiskus wie jeder andere Unternehmer, und handelten die Personen, welche für ihn das Erforderliche auszuführen hatten, nicht in Ausübung öffentlich-rechtlicher Funktionen, sondern als seine Betriebsgehilfen. Dass abgesehen hiervon einem Staatsbeamten die Verletzung von Amtspflichten zur Last falle und Beklagter aus besonderen Gründen für das Versehen des Beamten bei Wahrnehmung der obrigkeitlichen oder Regierungsgewalt haften müsse, hat Kläger nicht geltend gemacht. Das Landgericht war deshalb für den Anspruch nicht ohne Rücksicht auf den Wert ausschliesslich zuständig. Dies hat der Senat auch bereits in Sachen Eisenbahnfiskus gegen Luft in dem Urteile vom 29. April 1901 — Juristische Wochenschrift von 1901 S. 394 — ausgesprochen.

Zulässig ist dagegen die Revision nach § 547 Ziffer 1 der Zivilprozessordnung insoweit, als das Berufungsgericht die Zuständigkeit des Landgerichts G. zur Entscheidung über den auf § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838 gestützten Anspruch und damit auch seine eigene Zuständigkeit zur Entscheidung hierüber verneint hat. Die Revision ist aber insoweit nicht begründet. Denn es ist nicht richtig, dass die Betriebsinspektion zu G. eine Niederlassung des beklagten Eisenbahnfiskus, von welcher aus unmittelbar Geschäfte geschlossen würden, darstelle und deshalb das Landgericht G. zuständig sei.

Eine Niederlassung im Sinne des § 21 der Zivilprozessordnung erfordert eine Geschäftsstelle, der dem Hauptetablissement gegenüber

Selbständigkeit zusteht, und die nicht bloss in Ausnahmefällen und in Sachen von untergeordneter Bedeutung selbständig handeln kann, Urteil des ersten Zivilsenats vom 24. Mai 1897, Juristische Wochenschrift S. 381[1]. Eine solche Niederlassung bilden die Betriebsinspektionen nicht.

Nr. 151. Entsch. des Oberlandesgerichts Dresden.

6. Civil-Senat. Vom 23. Januar 1902.

(Fischers Zeitschr. f. Prax. u. Gesetzg. Bd. 24. Heft 5/6. S. 373.)

Der Enteignete ist für diejenigen Schäden aus dem Bahnbau und Betrieb zu entschädigen, die ihn nicht betroffen hätten, wenn er nicht zur Abtretung seines Grundstücks gezwungen worden wäre, nicht aber für solche, die ihm auch ohne die Enteignung erwachsen wären.

Alle Nachtheile, soweit sie mit der Enteignung in nachweisbarem Zusammenhange stehen, muss der Beklagte als Urheber der Enteignung dem Kläger ersetzen. Sein Hinweis darauf, dass jene Nachtheile in der Hauptsache nicht sowohl durch die Entziehung des dem Kläger gehörigen schmalen Streifen Landes als vielmehr durch die Anlage und den Betrieb der Eisenbahn veranlasst seien, mag zutreffen, ändert aber nichts an der Ersatzverbindlichkeit des Beklagten. Denn die Enteignung geschah zum Zwecke der Eisenbahnanlage und zur Ermöglichung ihres Betriebes. Hat die Ausführung der Anlage und ihre Inbetriebsetzung dem Kläger Schaden bereitet, so erweist sich der Schaden mittelbar immerhin als eine Folge der Enteignung. Der Enteignete würde davon nicht betroffen worden sein, wenn er nicht gezwungen worden wäre, seinen Grund und Boden gerade zum Bahnbau abzutreten. Insofern ist die Enteignung selbst von ihrem Zwecke nicht zu trennen. Soll der Kläger, wie es das Sächs. Enteignungsgesetz vom 3. Juli 1835 §§ 1, 3 vorschreibt, für die Nachtheile der durch den Eisenbahnbau geforderten Landabtretung vollständig abgefunden werden, so muss er zugleich für diejenigen Schädigungen mit Vergütung erhalten, die seinem Hausgrundstücke aus der baulichen Anlage und dem Betriebe der Eisenbahn erwachsen sind. Hierüber herrscht auch in der Rechtsprechung der Gerichte gegenwärtig im Grossen und Ganzen kein Streit (Entsch. des R.Ger. Bd. 5 S. 251 ff., Bd. 7 S. 262, Bd. 13 S. 245; vergl. auch Schelcher, Rechtswirkungen der Enteignung § 53 S. 343 ff.) etc. etc.

Die eingetretene Entwerthung des Grundstücks um 8800 M. ist indes keineswegs ausschliesslich auf Rechnung der stattgehabten Enteignung zu setzen. Sie beruht vielmehr zum Theil auf einer allgemeinen Verschiebung der wirthschaftlichen Verhältnisse, die der Betrieb der Eisenbahn für den Ort G. herbeigeführt und die insbesondere auch das Grundstück des Klägers mit beeinflusst hat. Während

dasselbe sich vordem in der verkehrsreichsten Lage der Stadt befand und gerade deshalb zu geschäftlichen Anlagen aller Art hervorragend geeignet war, ist es durch die Eisenbahn aus dieser günstigen Lage etwas herausgedrängt worden. Der Verkehr hat seitdem andere Wege eingeschlagen und drängt sich jetzt mehr um den Bahnhof herum. Diese Thatsache selbst ist (nach den Aussagen der Sachverständigen und Zeugen) trotz des von klägerischer Seite dagegen erklärten Widerspruches nicht zu bezweifeln. Und es ist ebensowenig zu bezweifeln, dass der Beklagte für solche Schäden allgemeiner Natur, die sich bloss auf das Vorhandensein der Eisenbahnanlage gründen und die dem Kläger auch dann erwachsen sein würden, wenn er gar nicht von der Enteignung betroffen worden wäre, nicht verantwortlich gemacht werden kann (Schelcher a. a. O. S. 256).

Nr. 152. Entsch. des Amtsgerichts München I.

Vom 5. Februar 1902.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. XI. Nr. 1. S. 15.)

Haftpflicht der Eisenbahn bei verspäteter Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes.

Das Verderben der Sendung war festgestelltermassen nur auf die durch die verspätete Avisierung verursachte längere Lagerung in der Güterhalle zurückzuführen. Die Eisenbahn-Verwaltung bestritt ihre Haftung, da nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 68 (2) durch die dort über die Fristen für die Avisierung gegebenen Bestimmungen die Vorschriften über die Lieferfristen nicht berührt würden, die Eisenbahn also, wenn sie die Lieferfrist eingehalten habe, nicht wegen verspäteter Ablieferung in Anspruch genommen werden könne, die Lieferfrist aber im vorliegenden Falle unbestrittenermassen gewahrt worden sei und das Verderben des Gutes lediglich in der natürlichen Beschaffenheit desselben seinen Grund habe. Das Gericht gab jedoch der Klage statt und verurteilte die Eisenbahn zur Bezahlung des Wertes des Gutes, indem es folgendes ausführte: Da die Eisenbahn die Avisierung nicht innerhalb der für Eilgut vorgeschriebenen Frist bewirkt hat, hat sie für den durch diese Unterlassung verursachten Schaden zu haften. Hieran kann auch der Umstand nichts ändern, dass durch die Bestimmungen über die Avisierung die Vorschriften über die Lieferfristen nicht berührt werden sollen, da die Eisenbahn nach § 75 der Verkehrsordnung für den durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes in der Zeit zwischen der Annahme und der Ablieferung entstandenen Schaden haftet, sofern derselbe nicht durch eigenes Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt oder durch

die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, verursacht worden ist, nach dieser Bestimmung also eine Haftung der Eisenbahn — von den in § 75 a. a. O. vorgesehenen Ausnahmsfällen abgesehen — auch innerhalb der Lieferfrist begründet ist.

Nr. 153. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Straf-Senat. Vom 10. Februar 1902.

(Entsch. d. Reichsger. i. Strafs. Bd. 35. S. 115.)

Ein Packmeister einer Staatseisenbahn macht sich der Unterschlagung in amtlicher Eigenschaft empfangener oder in seinem Gewahrsam befindlicher Sachen schuldig, wenn er Nahrungs- oder Genussmittel den ihm anvertrauten Frachtgütern zum alsbaldigen Verbrauche entnimmt. St.-G.-B. § 350.

Zur Unterschlagung von dem Angeklagten als Frachtgut anvertrauter Quantitäten Bier ist in den Urteilsgründen in thatsächlicher Hinsicht gesagt, Angeklagter habe solches den Stückgütern in der Weise „entnommen", „dass er an einem der Fässer die daran befindliche Schraube mit einem Eisen aufdrehte und zum Abzapfen des Bieres einen Gummischlauch ansetzte", sowie, dass er „die Nahrungs- und Genussmittel, die er den in seinem Gewahrsam befindlichen Gütern entnahm, alsbald verbrauchte".

Die Revision meint, hieraus gehe nicht hervor, ob der Angeklagte den Schlauch an die Fässer ansetzte und das Bier in ein Gefäss abfliessen liess, ob er „also" den Besitz erlangte, oder ob er den Schlauch ansetzte und mit demselben aus dem Fasse trank. In letzterem Falle wäre der Angeklagte, so wird ausgeführt, nach der Rechtsprechung des Reichsgerichtes aus § 303 St.-G.-B.'s wegen Sachbeschädigung zu bestrafen gewesen, da er keinen Besitz an der Sache erlangt habe, dieser vielmehr sofort mit der Aneignung verloren gegangen sei.

Der Einwand ist nicht stichhaltig. Bei ihm ist zunächst übersehen, dass nach Feststellung der Vorinstanz die Bierfässer dem Angeklagten als Packmeister zur Ausführung der von der Staatseisenbahnverwaltung mit den Absendern geschlossenen Frachtverträge zur Verwahrung übergeben waren, er solche mithin in amtlicher Eigenschaft empfangen und deren Gewahrsam bereits übernommen hatte, bevor er sich deren Inhalt zueignete. Denn mit dem Gewahrsam an den Fässern hatte er zugleich denjenigen an deren Inhalt, obwohl letzterer in jenen wohlverwahrt war, erlangt und konnte über ihn ungehindert mit dem Fasse als Ganzes verfügen.

Vgl. Urteil des II. Strafsenats des Reichsgerichts vom 4. Januar 1889 gegen M. und H. Rep. 3032/88, auch Entsch. des R.G.'s in Strafs. Bd. 5 S. 222.

Zur Erlangung des Besitzes an dem Biere bedurfte es mithin nicht noch dessen Überleitung in ein anderes Gefäss. Wäre übrigens die

Aufnahme des Bieres aus dem Fasse in ein solches für die Frage des Besitzüberganges von rechtlicher Bedeutung, so wäre nicht abzusehen, warum nicht bereits mit dem Einlassen in den Gummischlauch die vom Beschwerdeführer geforderte Voraussetzung des Besitzerwerbes vorgelegen haben könnte.

Nr. 154. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 12. Februar 1902.

(Seuffert Arch. Bd. 57. Heft 10. S. 405—407.)

B. G. B. § 844. R.-Haftpfl.-Ges. § 3. § 323 Abs. I. Civ.-Proz.-Ord. Der Ersatzanspruch für die Witwe u. Kinder des Getöteten kann in einer einheitlichen Summe (Rente) bemessen werden. Es bedarf auch nicht von vornherein der Feststellung, welchen Einfluss darauf die Wiederverheiratung oder der Tod der Witwe oder Kinder haben wird. Der Rentenanspruch der Witwe wird durch Wiederverheiratung nicht ohne weiteres verloren.

Die Vorinstanzen haben dadurch, dass sie, wie beantragt war, den Schaden für Witwe und Kinder zusammen einheitlich bemessen und auf die Klage der Witwe allein die dieser mit den Kindern zusammen gebührende Geldrente festgestellt haben, das Gesetz nicht verletzt. Die Witwe, die als Hausmutter die Unterhaltsmittel für sich und ihre Kinder vom Manne zu beziehen hatte und den Kindern gegenüber selbständig alimentationspflichtig ist, stützt sich auch dann auf ein ihr zustehendes eigenes Recht, wenn sie den Schaden, den die Kinder durch den Verlust des Vaters und Ernährers erlitten haben, als ihren eigenen Schaden geltend macht, weil beim Wegfall des alimentationspflichtigen Vaters ihre eigene Alimentationspflicht den Kindern gegenüber in Kraft getreten ist.

Es ist aber auch der weitere Rev.-Angriff nicht begründet, dass schon jetzt im Urteile hätte festgestellt werden müssen, welchen Einfluss der Tod oder die Wiederverheiratung der Witwe auf das Mass der von der Beklagten zu gewährenden Geldrente habe, welche Wirkung der etwa eintretende Tod eines Kindes haben würde, und in welchem Zeitpunkte der Anspruch jedes einzelnen Kindes wegfalle. Die Revision verkennt hier durchaus, dass es sich bei dem von der Klägerin erhobenen Anspruch nicht um die Geltendmachung einer Alimentationsverbindlichkeit handelt, sondern um einen Schadensersatzanspruch, eine Ersatzforderung für das, was die klagende Witwe an Unterhaltsmitteln für sich und die Kinder thatsächlich bezogen haben würde, wenn ihr Ehegatte am Leben geblieben wäre. Diese Ersatzpflicht ist, wie schon das ROHG. in den Urteilen Bd. 13 S. 24, Bd. 14 S. 411, Bd. 22 S. 347, Bd. 24 S. 366 in verschiedenen Beziehungen dargelegt hat, von dem Eintritt in die Alimentationsverbindlichkeit des verstorbenen Gatten

und Vaters wesentlich verschieden und unterscheidet sich von derselben besonders dadurch, dass sie von den Vermögensverhältnissen der Berechtigten nicht abhängig ist und sich nicht nur so weit erstreckt als der Verstorbene hätte leisten müssen, sondern auch so weit als er thatsächlich geleistet hat. Es ist auch rechtsirrig, wenn die Revision meint, dass bei der Wiederverheiratung der Witwe die Rente für diese gänzlich wegfallen müsse. Wie das Reichsgericht in einer Reihe von Entscheidungen, die es aus Anlass der Anwendung des Reichshaftpflichtgesetzes getroffen hat, dargelegt hat, geht auch in den durch dieses Gesetz getroffenen Fällen durch die Wiederverheiratung der Witwe ihr Rentenanspruch nicht ohne weiteres verloren, und wurde es als unzulässig erachtet, die Gewährung der Rente von vorneherein an die Beschränkung zu knüpfen, dass die Witwe im Witwenstande verbleibe;

vgl. Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. 1 S. 66, Bd. 4 S. 117, Bd. 5 S. 376, Bd. 10 S. 32, Bd. 15 S. 259.

Bei Schadensersatzansprüchen, welche dem richterlichen Ermessen unterliegen, handelt es sich um die Beurteilung konkreter thatsächlicher Verhältnisse, welche so, wie sie augenblicklich liegen, den Massstab dafür abzugeben haben, dass der Umfang des Schadens in entsprechender und gerechter Weise bestimmt wird. Den Einfluss zukünftiger Ereignisse in Betracht zu ziehen, würde einerseits die dem Richter gestellte Aufgabe überschreiten, welche die Feststellung des wirklich eingetretenen gegenwärtigen Schadens erfordert, andrerseits ihm die unmögliche Aufgabe stellen, die künftige Gestaltung der für die Schadensersatzpflicht massgebenden Verhältnisse im voraus zu überblicken. Das Ber.-Gericht hat sich daher mit Recht auf die Feststellung beschränkt, was der Witwe und den Kindern durch den Wegfall des Verdienstes des Gatten und Vaters zur Zeit entzogen ist, und mit gutem Grunde darauf hingewiesen, dass der § 323 Abs. 1 CPO. die Möglichkeit bietet, im Wege der Klage eine entsprechende Abänderung des Urteils zu verlangen, wenn eine wesentliche Veränderung derjenigen Verhältnisse eintritt, welche für die Bemessung der Höhe der von der Beklagten zu gewährenden Geldrente von entscheidendem Einflusse gewesen sind.

Nr. 155. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 18. Februar 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 125. S. 2941.)

Rücksichtlich der im Rückvergütungswege gewährten Frachtnachlässe erscheint ein Anspruch auf Zahlung von Zinsen gegen die Eisenbahn nicht gerechtfertigt, solange das Rückvergütungsverfahren, nämlich die Feststellung des Anspruches auf den Frachtnachlass, nicht durchgeführt ist.

Auf Grund der Anmeldung des Berechtigten hat die Bahn zu prüfen,

ob die Voraussetzungen für die Frachtermässigung vorliegen und hat sodann die Differenz, welche sich nach Berechnung des ermässigten Frachtsatzes ergibt, der Partei zurückzustellen. Damit also eine Rückerstattung stattfinde, muss die Partei bei der Bahn schriftlich erklären, dass sie von dem ermässigten Frachtsatze Gebrauch mache, und muss gleichzeitig den Nachweis der Erfüllung aller Bedingungen für die ermässigte Fracht liefern. Aber erst wenn die Bahn festgestellt hat, dass die Voraussetzungen für den Anspruch auf die ermässigte Fracht vorliegen und erst wenn die Bahn wirklich die ermässigte Fracht festgestellt hat, erwächst der Partei das Recht, die Rückerstattung des Differenzbetrages zu verlangen, welcher sich zwischen der bezahlten Fracht und der nachträglich nach gewährter Ermässigung berechneten Fracht ergibt.

Das Gesagte muss daraus gefolgert werden, dass im Verordnungs-Blatte in der Rubrik „Art der Durchführung der Frachtermässigung" „der Rückvergütungsweg" bezeichnet ist. Solange das Rückvergütungsverfahren, nämlich die Feststellung des von der Partei angemeldeten Anspruches, nicht durchgeführt ist, steht der Partei kein liquider Anspruch an die Bahn zu, nachdem weder in den Tarifen, noch im Betriebsreglement den Bahnen eine Frist zur Durchführung des Rückvergütungsverfahrens gesetzt ist. Da nach diesen Ausführungen die Berichtigung der Forderung des Klägers erst in dem Momente beansprucht werden konnte, in welchem die Bahn die Anträge auf Rückvergütung erledigte, und vorliegend diese Erledigung erst nach Einbringung der Klage erfolgte, so war der Anspruch auf die Refactie zur Zeit der Klageeinbringung noch nicht fällig. Die Bahn hat erst nach Einbringung der Klage die dem Kläger zukommende Rückvergütung festgestellt und zugleich geleistet. Demgemäss war ein Zinsenanspruch weder nach Art. 288, noch nach Art. 289 H.-G.-B., weder vor, noch nach Einbringung der Klage entstanden.

Nr. 156. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 25. Februar 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 144. S. 3663.)

Die Uebergabe eines Frachtbriefes mit einer unrichtig bemessenen Frachtgebühr beinhaltet keine Auskunft.

Sache eines vorsichtigen Kaufmannes ist es, die im ausgefolgten Frachtbriefe angesetzten Gebühren daraufhin zu überprüfen, ob dieselben nach den ordnungsmässig verlautbarten Tarifen richtig und insbesondere nicht zu niedrig angesetzt sind.

Für den aus der Unterlassung dieser Ueberprüfung dem Frachtzahler entstehenden Schaden haftet die Eisenbahn nicht.

Die Anschauung des Revisionswerbers, dass die Eisenbahn durch

die Uebergabe des Frachtbriefes, in welchem der Frachtsatz angegeben war, ihm eine unrichtige Auskunft ertheilt, ihn so in Irrthum geführt und derart den eingetretenen Schaden verursacht habe, ist unrichtig. Der Revisionswerber misskennt hiebei den Unterschied zwischen einem Irrthume bei Bemessung der Frachtgebühren und einer unrichtigen Auskunft.

Die Uebergabe eines Frachtbriefes mit einer unrichtig bemessenen Frachtgebühr beinhaltet keine Auskunft.

Sache eines vorsichtigen Kaufmannes ist es, bei Erhalt des Frachtbriefes die Frachtgebühren selbst zu überprüfen, um sich zu überzeugen, ob auch die Frachtgebühren nach den ordnungsmässig kundgemachten Tarifen richtig bemessen seien, und er nicht geschädigt wurde. Unterlässt er diese Vorsicht, und legt seinen Preisberechnungen unrichtige Frachtsätze zugrunde, so hat er den hierdurch erlittenen Schaden selbst verschuldet, indem ihm doch bekannt sein muss, dass Irrungen bei Bemessung des Frachtlohnes nicht ausgeschlossen sind, dass die von der Empfangsstation bemessenen Frachtgebühren hinterher bahnseits überprüft werden und dass der Empfänger nach § 61 (4) des Eisenbahn-Betriebsreglements zur Nachzahlung auf die volle Frachtgebühr innerhalb der Frist eines Jahres verpflichtet ist.

Nr. 157. Entsch. des Landgerichts München I.

Vom 1. März 1902.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X (1902). Nr. 12. S. 387.)

Ueber die Höhe des Schadenersatzes im Falle des infolge der Versäumnis der Lieferfrist eingetretenen Verderbes des Transportgutes.

Bei der Frage nach der Haftung der Eisenbahn für den Schaden, den ein Gut auf dem Transporte erlitten hat, ist zunächst nach Lage des Falles zu entscheiden, ob die Beschädigung lediglich eine Folge des Transportes oder der stattgehabten Lieferfristüberschreitung gewesen ist. Ist die Beschädigung nicht durch die Lieferfristversäumung, sondern durch den Transport überhaupt verursacht worden, d. h. wäre die Beschädigung auch ohne Verspätung lediglich durch die Gefährlichkeiten des Transportes an sich eingetreten, so greifen die Bestimmungen des Art. 395 H.-G.-B. (jetzt § 456 H.-G.-B.), bezw. des § 75 der Verkehrsordnung Platz; im anderen Falle dagegen haben die Bestimmungen des Art. 397 H.-G.-B. (jetzt § 466), bezw. des § 86 V.-O. Anwendung zu finden. Der Kläger behauptet nun, die Beschädigung des Weines sei lediglich auf die Versäumung der Lieferfrist zurückzuführen und diese Anschauung muss als zutreffend erachtet werden. Nach § 86 V.-O. hat nun die Eisenbahn für den Schaden, welcher durch Versäumung

der Lieferfrist entstanden ist, zu haften; hierbei ist jedoch wieder zu unterscheiden, ob eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden hat oder nicht. Nur in ersterem Falle haftet die Eisenbahn für den ganzen Betrag des Schadens; in letzterem Falle kann bei Nachweis des Schadens als Betrag desselben nur höchstens die ganze Fracht beansprucht werden. Da aber eine Deklaration des Interesses im vorliegendem Falle unbestrittenermassen nicht stattgefunden hatte, kann Kläger als Betrag des Schadens nur den Betrag der Fracht beanspruchen.

Die Position des Schadenersatzberechtigten, der das Interesse an der Lieferung nicht deklariert hat, wird nur dann eine bessere, wenn der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt wurde, da in diesem Falle gemäss § 88 a. a. O. der volle Schaden vergütet werden muss. Die Annahme des Klägers, dass im vorliegenden Falle der lange Stillstand des Wagens in der Station B. auf grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen sei, ist aber, weil eine unvorhergesehene Verkehrsstockung eintrat, unzutreffend.

Nr. 158. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 18. März 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 37/40. S. 322. Ziff. 55.)

Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. § 8. Auch die Folgen der neuen Anlage z. B. die Entziehung der Bauplatzqualität des Restgrundstücks kommen bei der Entschädigungsbemessung in Betracht.

Das B.G. tritt durch seine Entscheidung in Widerspruch mit den vom R.G. in beständiger Uebung bei Handhabung des § 8 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 zur Geltung gebrachten Grundsatze, wonach zur vollen Entschädigung des Enteigneten auch der Ersatz desjenigen Schadens gehört, welcher durch die neue Anlage bewirkt wird, zu deren Zwecke die Enteignnng geschehen ist. Von diesem Grundsatze, hinsichtlich dessen Begründung auf die Ausführungen in den Bd. 7 S. 262, Bd. 13 S. 244, Bd. 44 S. 331 der Entsch. des R.G. abgedruckten Urtheilen verwiesen wird, abzugehen, liegt keine Veranlassung vor, insbesondere nicht etwa deswegen, weil die Enteignung nach Massgabe des Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 eingeleitet worden ist (vergl. Entsch. des R.G. Bd. 31 S. 273). Darnach kann dem Kl. eine Entschädigung dafür nicht versagt werden, dass er durch Anlegung der neuen Strasse, zu deren Zwecke ihm 16 a 18 qm seines Grundstücks entzogen sind, gehindert wird, die Bauplatzeigenschaft seines Restgrundstücks so auszunutzen, wie es ihm möglich gewesen sein würde, wenn die neue Strasse nicht angelegt worden wäre. Der Umstand, dass der

Kl., wenn die Strassenkorrektur ohne gleichzeitige Enteignung eines Theils seines Grundbesitzes durchgeführt worden wäre, Anspruch auf Entschädigung nicht gehabt haben würde, kann die Anwendung des § 8 des Enteignungsgesetzes nicht ausschliessen. (Vergl. Urtheil des R. G. vom 21. Oktober 1890 bei Eger, Eisenbahnr. Entsch. Bd. 8 S. 70.)

Nr. 159. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 20. März 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 132. S. 3102.)

Die Bestimmungen der §§ 46 und 47 des Unfallversicherungsgesetzes vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. I ex 1888, finden auch auf die gemäss Art. I, Z. I, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, versicherten Eisenbahnbediensteten Anwendung. Demzufolge steht einem solchen Eisenbahnbediensteten im Falle einer Verletzung ein Anspruch auf Schadenersatz und Schmerzengeld gegen die Bahn nur dann zu, wenn der Unfall von der Bahn, bezw. deren gesetzlichen Vertretern vorsätzlich herbeigeführt worden ist.

Die Revision, welche in erster Linie auf den Revisionsgrund der Z. 4 des § 503 C.-P.-O. gestützt wird, geht davon aus, dass für die Eisenbahnbediensteten das Arbeiter-Unfallversicherungsgesetz vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, nur in einzelnen Bestimmungen anwendbar sei, dass insbesondere die §§ 46 und 47 U.-V.-G. für die Eisenbahnbediensteten nicht verbindlich seien, und dass demnach den Eisenbahnbediensteten freistehen müsse, auch dann, wenn der Betriebsunfall nicht vorsätzlich, sondern nur durch grobes Verschulden herbeigeführt wurde, von der Unternehmung das in der Versicherungsrente nicht berücksichtigte Schmerzengeld zu verlangen. Dieser Anschauung des Revisionswerbers kann jedoch nicht beigepflichtet werden. Abgesehen davon, dass schon die Ueberschrift des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, „betreffend die Ausdehnung der Unfallversicherung", gegen die Annahme zu sprechen scheint, als ob es sich nur um Herübernahme einzelner Stellen des Unfallversicherungsgesetzes handeln würde, erklärt der Art. I des soeben berufenen Gesetzes die Betriebe der Eisenbahnen ausdrücklich der Versicherungspflicht nach Massgabe der Bestimmungen des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, unterworfen. Zu diesen Bestimmungen gehört aber auch, nachdem sich eine abweichende Vorschrift im Ausdehnungsgesetze nicht findet, der § 46 U.-V.-G., wonach die Versicherungspflicht den Unternehmungen nur gegen dem aufgelegt wird, dass dieselben von der Haftung für grobes Verschulden dem Versicherten oder dessen Hinterbliebenen gegenüber befreit sind. Wenn aber die Unternehmungen die Versicherungspflicht nur unter der Geltung des § 46 U.-V.-G. auf sich zu nehmen haben, so können selbstverständlich auch die Rechte der

Versicherten nur mit dieser durch das Gesetz verfügten Einschränkung als zu Recht bestehend erkannt werden.

Wenn aber noch ein Zweifel darüber obwalten könnte, ob unter den durch Art. I des Ausdehnungsgesetzes recipirten Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes auch der § 46 mitzuverstehen sei, so müsste derselbe durch die Erwägung schwinden, dass der vorletzte Absatz des Art. VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, ausdrücklich die §§ 46 und 47 U.-V.-G. als auch für Eisenbahnbedienstete geltende Vorschriften citirt.

Nr. 160. Entsch. des Oberlandesgerichts Dresden.

3. Civil-Senat. Vom 21. März 1902.

(Fischers Zeitschr. f. Prax. u. Gesetzg. Bd. 25. Heft 1/2. S. 185.)

Bei der Bemessung der Enteignungsentschädigung sind auch Werthsteigerungen, welche aus der normalen Weiterentwicklung der z. Z. der Enteignung bereits gegebenen Verhältnisse des Grundstücks herbeigeführt werden müssen, zu berücksichtigen.

Mit Recht wird von Schelcher (Rechtswirk. der Enteign. in § 64 am Schlusse S. 300 und in §§ 65, 66 S. 300 ff., S. 316 ff.) nicht bloss die Benutzungsart, sondern auch die Benutzungsfähigkeit des enteigneten Grundstückes, und zwar die letztere auch dann als ein Faktor der Werthsbemessung behandelt, wenn die ertragsreichere Ausnutzung des Grundstückes nicht schon nach dessen Zustande zur Zeit der Enteignung, sondern erst infolge Hinzutrittes gewisser durch die normale Entwickelung bedingter Aenderungen der Verhältnisse möglich gewesen wäre.

Es muss auch, wie gleich in diesem Zusammenhange bemerkt werden mag, dem Prozessrichter, der der Natur der Sache nach regelmässig erst geraume Zeit nach der Enteignung mit der Nachprüfung der hierbei festgestellten Schädensumme befasst wird, gestattet sein, eine derartige inmittelst wirklich eingetretene Veränderung der Verhältnisse bei seiner Schädenberechnung zu berücksichtigen, wenn auch immer nur aus dem Gesichtspunkte, dass, wenn schon zur Zeit der Enteignung die Möglichkeit dieser Veränderung bekannt oder doch vorauszusehen gewesen wäre, dieselbe den damaligen Werth des enteigneten Landes und das Urtheil über seine Verwendbarkeit beeinflusst haben würde. Denn es handelt sich hierbei nur um die Auffindung und Benutzung einer Erkenntnissquelle, die auch die Enteignungsbehörde zu berücksichtigen gehabt hätte, wenn sie ihr bekannt gewesen wäre.

Ebensowenig zutreffend ist die Auffassung des Beklagten, dass bei der Abschätzung des enteigneten Landes auf seinen Zusammenhang mit anderem unmittelbar benachbartem Grundbesitze des Eigenthümers kein Absehen zu richten sei. Denn entschädigungsberechtigt ist der letztere nicht ausschliesslich in seiner Eigenschaft als Eigenthümer gerade der

enteigneten Grundfläche, sondern im ganzen Umfange der Vermögensverminderung, die er infolge der Enteignung überhaupt in seinem Vermögen erleidet, wenn man den Zustand seines gesammten Vermögens unmittelbar vor der Enteignung mit seinem durch die Enteignung geschaffenen Zustande vergleicht (vergl. Schelcher a. a. O. § 42 S. 191 und S. 193 nach Anm. 12 § 75 S. 364).

Nr. 161. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 3. April 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 34. Beilage 6. S. 231. Ziff. 99.)

§ 823 Abs. 2 B.G.B. — § 367 Ziff. 12 St.G.B. Pflicht des Wegebaupflichtigen zur Fürsorge für die Sicherheit des Wagen- und Fussgängerverkehrs.

Unstreitig läuft das Bögenwasser im Dorfe Ober-Bögendorf auf einer grösseren Strecke dergestalt hart neben der Chaussee, dass diese nach der Bachseite durch eine annähernd senkrechte Mauer begrenzt wird. Letztere hat da, wo die Brücke abzweigt, eine Höhe von $2^1/_2$ Metern, vom Wasserspiegel bis zum Niveau der Strasse gerechnet. Danach liegt an dieser Stelle unzweifelhaft eine Sachgestaltung vor, wie sie § 367 Ziffer 12 des Strafgesetzbuchs im Auge hat, mag man die Ufermauer als einen „Abhang", oder das Wasserbett im Verhältniss zur Strasse als eine „Oeffnung" ansehen; Menschen, welche zu Fuss oder in Wagen die Strasse passiren, sind dort der Gefahr ausgesetzt, in den Bach herab zu stürzen und dadurch ihr Leben zu verlieren oder doch schwere Verletzungen zu erleiden. Es mussten daher nach der angezogenen Gesetzesvorschrift, die sich als eine solche im Sinne von § 823 Abs. 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs darstellt, Vorkehrungen getroffen werden, welche jene Gefahr abzuwenden geeignet waren und zwar auch für Fussgänger. Denn nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen hat der Wegebaupflichtige überhaupt für die Sicherheit des Verkehrs auf dem betreffenden Wege zu sorgen, ebensowohl für den der Fussgänger, als für den Wagenverkehr (vergl. das Erkenntniss des Oberverwaltungsgerichts vom 13. Februar 1886 im Preussischen Verwaltungsblatt Bd. 7 S. 228 fg., Germershausen, Das Wegerecht, II. Auflage Bd. 1 S. 44, 86), und er ist deshalb auch verpflichtet, soweit die in § 367 Ziffer 12 des Strafgesetzbuchs vorgesehenen Verhältnisse vorliegen, die erforderlichen Massnahmen auch zum Schutze der Fussgänger zu treffen. — Es wird verneint, dass dies ausreichend geschehen sei.

Nr. 162. Beschluss des Kammergerichts in Berlin.

1. Civil-Senat. Vom 7. April 1902.

Darüber, wer als Betheiligter zum Enteignungsverfahren zuzuziehen ist, hat allein die Verwaltungsbehörde zu entscheiden. Der Grundbuchrichter hat dem die Zustellung des

Enteignungsbeschlusses bescheinigenden Ersuchen gegenüber (§§ 43, 44 des Enteignungsgesetzes) kein Nachprüfungsrecht.

Nach der ganzen Struktur des Verfahrens kann unter dem Eigenthümer im Sinne des § 44 a. a. O., dem der Enteignungsbeschluss zuzustellen ist, nur derjenige verstanden werden, welcher von der Enteignungsbehörde als legitimirter Entschädigungsberechtigter angesehen worden ist, nicht aber der wirkliche Eigenthümer. Durch die endgültige Planfeststellung wird — unter Ausschluss des Rechtsweges — das zu enteignende Grundstück bestimmt (§§ 18 ff. a. a. O.). Demnächst wird auf Antrag des Unternehmers das Verfahren auf Feststellung der Entschädigung eingeleitet (§§ 24 ff.). Hierbei war bei der parlamentarischen Erörterung eines früheren Gesetzentwurfs der Standpunkt vertreten, dass es lediglich Sache des Unternehmers sei, den richtigen Entschädigungsberechtigten, namentlich also den wirklichen Eigenthümer des Grundstücks zu ermitteln, und dass der Enteignungsbehörde die Pflicht der Legitimationsprüfung von Amtswegen nicht obliege. Dieser Standpunkt wurde nicht gänzlich aufgegeben, aber doch dahin gemildert, dass der Enteignungskommissar darauf zu achten habe, dass das Verfahren auch gegen den wirklichen Eigenthümer gerichtet werde (§ 25 Abs. 2). Zur Durchführung des Grundsatzes haben verschiedene Massnahmen zum Schutze der dinglich Berechtigten in das Gesetz Eingang gefunden, vermöge deren die Zuziehung dieser Berechtigten thunlichst sicher gestellt werden sollte (vergl. die bei Eger, Kommentar zum Enteignungsgesetz, abgedruckten Materialien Band 2 Seite 197 ff.). Zunächst hat der Unternehmer der Enteignungsbehörde die Quellen zugänglich zu machen, aus denen er seine Kenntniss von den Personen der Betheiligten geschöpft hat; er hat die ihm auf seinen Antrag zuzufertigende beglaubigte Abschrift des Grundbuchblatts vorzulegen (§ 24 Abs. 3). Der Grundbuchrichter seinerseits hat gleichzeitig mit der Herstellung der Abschrift einen Vermerk über das eingeleitete Enteignungsverfahren in das Grundbuch einzutragen, der, ohne eine Verfügungsbeschränkung zum Ausdruck zu bringen, jedem Erwerber eines dinglichen Rechtes die Möglichkeit verschaffen soll, sich von der öffentlich-rechtlichen, die Pflicht zur Abtretung des Grundeigenthums in sich schliessenden Belastung, welche den Inhalt der Enteignung bildet, zu unterrichten, der aber auch weiter den Grundbuchrichter in den Stand setzen soll, von jeder Rechtsänderung der Enteignungsbehörde Kenntniss zu geben und sie so bezüglich der Berechtigten auf dem Laufenden zu erhalten (§ 24 Abs. 4). Alle diese Schutzmassregeln sollen die möglichste Gewähr für die Legalität des Verfahrens bieten. Nirgends ist aber im Gesetz gesagt, dass, wenn sie im Einzelfalle sich als unzulänglich er-

weisen, wenn also insbesondere, wie im vorliegenden Falle, der Grundbuchrichter es unterlässt, den Enteignungsvermerk einzutragen und die Enteignungsbehörde von den vorgefallenen Veränderungen zu benachrichtigen, die Rechtsgültigkeit des Verfahrens dadurch in Frage gestellt werde, und noch weniger, dass in einem Prozess über die Entschädigung, über welche allein der ordentliche Richter zu befinden hat, die Legitimation des Unternehmers oder des Entschädigungsberechtigten angezweifelt werden dürfe. Dies ist auch vom Reichsgericht in überzeugender Weise angenommen (Entsch. Bd. 7 S. 225, Bd. 44 S. 229, 330). Nach gesetzlicher Vorschrift ist die Enteignungsbehörde befugt, das Grundbuchamt um die Eintragung des Uebernehmers als Eigenthümer zu ersuchen, und diesem Ersuchen ist zu entsprechen, wofern die Zustellung des Enteignungsbeschlusses an die Betheiligten bescheinigt ist (§ 39 G.B.O.).

Wenn das Amtsgericht sich auf den Satz 2 des § 33 des Enteignungsgesetzes bezieht, wonach der Enteignungsbeschluss bei dem Ersuchen um Eintragung des Eigenthums dem Erkenntniss eines Gerichts gleich stehe, so ergeben die Materialien, dass dieser Satz nur des Nassauischen Stockbuchrechts wegen eingefügt ist (Motive bei Eger S. 352).

Nr. 163. Entsch. des Obersten Landesgerichts für Bayern.

2. Civil-Senat. Vom 9. April 1902.

(Seuffert Arch. Bd. 57. Heft 10. S. 408—411.)

B.G.B. § 844 Abs. 2. R.-Haftpfl.-Ges. § 3. Civ.-Proz.-Ord. §§ 256, 258. Der Unterhaltsberechtigte ist zur Klage auf Schadensersatz wegen schuldbarer Tödtung des Unterhaltspflichtigen bereits berechtigt, bevor der Getödtete noch die Fähigkeit zur Unterhaltsgewährung erlangt hatte.

Die Klägerin macht nicht einen Unterhaltsanspruch gegen den Beklagten wie gegen einen Rechtsnachfolger des Unterhaltspflichtigen, sondern nur den Anspruch auf Ersatz des Schadens geltend, der ihr durch die widerrechtliche dauernde Entziehung der Möglichkeit, die Unterhaltspflicht ihres Sohnes in Anspruch zu nehmen, insoweit erwächst, als deren Erfüllung unter den regelmässig und voraussichtlich eintretenden Verhältnissen in der Zukunft berechtigterweise zu erwarten war. Dieser Entschädigungsanspruch ist hiernach keineswegs davon abhängig, dass die Unterhaltsgewährung durch den Getöteten bereits begonnen hatte.

Angenommen selbst, dass der Entschädigungsanspruch insoweit, als er auf die sofortige Zahlung eines Kapitals von 5000 M. gerichtet ist, nicht gerechtfertigt sei, so kommt doch als wesentlich der eventuelle Klagantrag auf Verurteilung zur Entrichtung einer Geldrente für die Zukunft in Betracht. Die Ansicht des Ber.-Gerichts, dass eine solche Verurteilung nur hätte ausgesprochen werden können, wenn die Klage

nicht auf Leistung, sondern auf Feststellung der Schadensersatzpflicht im allgemeinen gerichtet worden wäre, ist irrig; der zur Begründung herangezogene § 844 BGB. ist nicht geeignet, sie zu stützen. In dieser Hinsicht braucht zunächst die Streitfrage nicht entschieden zu werden, ob der § 258 CPO., der zur Zeit der Erlassung des angefochtenen Urteils schon in Kraft getreten war, auch auf den vorliegenden Fall Anwendung finden dürfe, in dem eine Rente vor der Urteilserlassung noch nicht fällig geworden war. Für das Gebiet des gemeinen Rechts ist anzuerkennen, dass bei Schadensersatzklagen der fraglichen Art ebenso wie bei Ansprüchen auf Gewährung fortlaufenden Unterhalts auf künftig fällig werdende Leistungen geklagt werden kann; nur die Frage der Zwangsvollstreckung aus den auf die Zukunft lautenden Urteilen war prozessrechtlich nicht besonders geregelt.

Siehe übrigens CPO. §§ 726, 750 Abs. 2, 751; v. Wilmowski-Levy, Komm. z. CPO. 7. Aufl. Bem. 6 Abs. 2 zu § 231.

Der § 844 BGB. bestimmt nichts darüber, von welchem Zeitpunkt an die Klage auf Schadensersatz wegen Tötung der Person, die unterhaltspflichtig war oder werden konnte, erhoben werden darf. Auch die Begründung des § 844 sagt nur, dass der Schuldige dem Dritten erst von dem Zeitpunkt an Schadensersatz zu leisten hat, in welchem der Getötete, wenn er nicht getötet worden wäre, zum Unterhalt des Dritten verpflichtet gewesen sein würde;

Motive zu § 723 des 1. Entw. Bd. 2 S. 781 u. 782.

Die Motive sprechen also nur von dem zeitlichen Umfange der Schadensersatzpflicht. Dass die Klägerin nach der Ansicht des Ber.-Gerichts von einem zu frühen Zeitpunkt an, also einen dem zeitlichen Umfange nach zu hohen Schadensersatz beansprucht hatte, rechtfertigte nicht die Abweisung des Anspruchs überhaupt.

Zweifellos war Klägerin auch zur Erhebung der Feststellungsklage berechtigt, entscheidend ist aber nur, ob sie auf Erhebung dieser Art von Klagen beschränkt war, was nach den bisherigen Ausführungen zu verneinen ist.

Nr. 164. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

3. Senat. Vom 10. April 1902.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. III. Nr. 11. S. 341.)

Begriff und Beginn der Krankheit im Sinne des Krankenversicherungsgesetzes.

Der Begriff der Krankheit ist für das Krankenversicherungsgesetz einheitlich gegeben und zwar im Sinne eines anormalen körperlichen oder geistigen Zustandes, dessen Eintritt entweder lediglich die Notwendigkeit der Heilbehandlung des Menschen oder zugleich oder gar

ausschliesslich seine Erwerbsunfähigkeit zur Folge hat. Mit einer Krankheit im Sinne des Gesetzes ist, wie bei dessen Feststellung anerkannt worden ist (s. den Kommissionsbericht S. 20), insbesondere auch dann zu rechnen, wenn die Erwerbsunfähigkeit besteht, ohne dass es der Heilbehandlung, weil sie keinen Erfolg haben kann, noch bedarf.

Ein hiervon abweichender Standpunkt ist in der diesseitigen Rechtsprechung nicht vertreten worden und namentlich nicht dahin, wie der Vorderrichter annimmt, dass eine Krankheit im Sinne der medizinischen Wissenschaft noch nicht eine Krankheit im Sinne des Gesetzes sei. Gegenüber den Erwägungen des Vorderrichters muss aber auch daran festgehalten werden, dass dafür, wann die Krankheit begonnen hat, nicht ausschliesslich im Sinne des Gesetzes die Zeit entscheidend ist, in der der Versicherte die Krankenunterstützung in Anspruch nimmt.

Das Gegenteil und dass es auf die Zeit, in der die Krankenunterstützung bei den Organen der Kasse in Anspruch genommen wird, dann nicht entscheidend ankommt, wenn sie sich mit derjenigen nicht deckt, die für die Entstehung der Krankheit im angegebenen Sinne massgebend ist, ergibt sich schon aus dem Gesetz, nämlich den §§ 6a Nr. 6 und 26a Nr. 2b.

Anderseits verbietet sich eine rein wörtliche Auslegung des § 6 des Gesetzes dahin, dass die Zeitdauer, für die der Anspruch auf die Krankenunterstützung besteht, stets von dem Tage des thatsächlichen Eintritts der Krankheit oder der Erwerbsunfähigkeit zu berechnen ist. Wollte man dies annehmen, so käme man, falls ein erkranktes Mitglied ohne Inanspruchnahme der Heilbehandlung seine Erwerbsthätigkeit dreizehn Wochen lang nach dem Eintritt der Krankheit fortgesetzt hat, zu dem offenbar nicht beabsichtigten Ergebnis, dass dieses Mitglied die Ansprüche an die Kasse verwirkt hätte, auch wenn die unterlassene Inanspruchnahme der Heilbehandlung oder die unterlassene Einstellung der Erwerbsthätigkeit die Heilung nachteilig beeinflusst und eine Fortdauer der Krankheit über dreizehn Wochen hinaus zur Folge gehabt hat. Zu einer Auslegung, die zu derartigen Härten führen kann, nötigt der Wortlaut des § 6 nicht.

Nr. 165. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 12. April 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 37/40. S. 323. Ziff. 57.)

Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 § 8. Die Frage der Bauplatzqualität eines Grundstücks ist rechtlich dahin zu prüfen, dass die richtigen Voraussetzungen vorliegen müssen und nicht auf unwesentliche Umstände Gewicht gelegt werden darf. Im Uebrigen ist aber die Frage thatsächlicher Natur und der Revision entzogen.

Ob einem Grundstück zu einer bestimmten Zeit — Bauplatzqualität

zukam, ist insofern eine thatsächliche Frage, als hierüber nur unter Berücksichtigung der einschlagenden örtlichen Verhältnisse und der nach ihnen für die Bebauung massgebenden Umstände entschieden werden kann. Rechtlich kann hierbei auch fehlgegriffen werden, z. B. wenn für die Eigenschaft als Bauplatz unrichtige Voraussetzungen aufgestellt sind oder wenn auf Umstände ein entscheidendes Gewicht gelegt wird, die rechtlich mit der Bebauungsfähigkeit nichts zu thun haben; aber dass dies hier der Fall sei, lässt sich nicht ersehen und hat auch von der Revision nicht nachgewiesen werden können. Der B. R. geht mit Recht davon aus, dass nicht die ungewisse Möglichkeit, in Zukunft einmal das klägerische Terrain zur Bebauung bringen zu können, genügen dürfe, sondern dass in der kritischen Zeit eine nach den örtlichen Verhältnissen begründete Wahrscheinlichkeit dafür vorliegen müsse, dass das Grundstück in absehbarer Zukunft thatsächlich in die Bebauung einbezogen werden werde. Er führt auch mit Recht aus, dass hierfür die blosse Aufnahme in einen Bebauungsplan nicht entscheidend sei, dass es vielmehr darauf ankomme, wie weit denn nun die örtliche Entwickelung dem Plane gefolgt sei und ob nach ihr anzunehmen sei, dass das Grundstück in absehbarer Zeit vor der Bebauung stehe. Rechtlich ist in allen diesen Erwägungen kein Irrthum; ob nun aber die einzelnen Umstände, auf die der B. R. hierbei Gewicht legt und die an sich auch geeignet sind, über die zu entscheidende Frage das Urtheil zu finden, von ihm richtig bewerthet werden, liegt auf thatsächlichem Gebiete. Dies ergiebt sich sofort, wenn man den Ausführungen der Revision folgt; denn nach ihnen müsste man aus denselben Umständen den gegentheiligen Schluss ziehen, also geradezu in die thatsächliche Würdigung eingreifen. Dies liegt ausserhalb der Grenzen der Revision (§§ 549, 561 der C. P. O.). Zweifelhaft könnte sein, — und die Revision greift diesen Punkt auf, — dass der B. R. von der Bauplatzeigenschaft nur in Ansehung der Errichtung von Wohngebäuden spricht und dabei anderer Gebäude, die nicht zu Wohnzwecken dienen, soviel ersichtlich, nicht gedenkt. Indess hierüber kann sich die Revision nicht beschweren. Denn wenn von der Bauplatzeigenschaft schlechthin die Rede ist und eine Entschädigung dafür, dass diese einem Grundstück entzogen worden ist, verlangt wird, so muss man, wie es auch der B. R. gethan hat, davon ausgehen, dass der Kl. sein Grundstück zu einer Bebauung mit Wohngebäuden für geeignet erachtet.

Nr. 166. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 14. April 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 37/40. S. 320. Ziff. 48.)

Allg. Preuss. Landrecht §§ 954, 955, Th. I Tit. 11. Umfang der Verpflichtung des Bestellers zur Prüfung und Bemänglung des bestellten Werkes.

Es wäre zu erörtern gewesen, ob, wenn Bekl. die Maasse vorgeschrieben hätte, der Kl. nicht deshalb ein Versehen zur Last falle, weil sie als die werkverständige Unternehmerin es unterlassen hat, die Bekl. darauf aufmerksam zu machen, dass bei den angegebenen Grössen ein Kessel nicht ordnungsmässig herzustellen sei. §§ 954, 955 des A.L.R. Thl. I Tit. 11; Eccius Bd. II § 138 Not. 73. Zwar ist der Besteller, wenn auch auf den Werkverdingungsvertrag der Art. 347 des H.G.B. ä. F. nicht Anwendung findet, nach den den Handelsverkehr beherrschenden Grundsätzen von Treu und Glauben verpflichtet, das ihm überlieferte Werk sofort zu untersuchen und etwaige Mängel dem Unternehmer anzuzeigen, und kann in der Unterlassung dieser Anzeige und dem Gebrauche bezw. der Weiterveräusserung des Werks nach der konkreten Sachlage eine Genehmigung desselben gefunden werden. Urtheil des Senats in Sachen Fleissner wider Summa Söhne vom 6. Dezember 1900, Rep. VI. 282/1900, Juristische Wochenschrift von 1901 S. 39[16]. Das B.G. stellt aber fest, dass die Undichtigkeit des Kessels erst bei der Inbetriebnahme desselben entdeckt werden konnte. Bekl. war deshalb nicht in der Lage, die Mängel früher zu rügen. Das Gleiche würde auch zu gelten haben, wenn zwischen den Parteien vereinbart worden wäre, dass Reklamationen nur bei sofortiger Mittheilung nach Empfang der Waare Berücksichtigung finden könnten.

Nr. 167. Entsch. des Oberlandesgerichts Dresden.

1. Civil-Senat. Vom 14. April 1902.

(Fischers Zeitschr. f. Prax. u. Gesetzg. Bd. 25. Heft 1/2. S. 137.)

Bei der Enteignung ist nach sächsischem Rechte der Werth der persönlichen Vorliebe (Affektionswerth) nicht zu berücksichtigen, wohl aber der sogen. Annehmlichkeitswerth. Die Anrechnung allgemeiner Vortheile ist nicht statthaft.

Es ist nicht nur der ordentliche, sondern auch der ausserordentliche Werth der enteigneten Sache im Sinne von § 78 Satz 1 u. 2 des Sächsischen Bürgerlichen Gesetzbuchs, also nicht bloss ihr Geldwerth im gemeinen Verkehre, sondern auch der Nutzen zu ersetzen, den sie für den Enteigneten nach seinen besonderen Verhältnissen oder wegen ihrer Beziehung zu anderen Sachen hat. Damit wird allerdings andererseits von der Ersatzleistung der sog. blosse Affektionswerth, also derjenige Werth der Sache ausgeschieden, den sie für den Betreffenden nach seiner persönlichen Vorliebe besitzt.

Mit dem blossen Affektionswerthe einer enteigneten Sache darf deren sog. Annehmlichkeitswerth nicht verwechselt werden, auf den schon in §§ 10 ff. der angezogenen Vollziehungsverordnung hingewiesen und dessen Begriff, im Gegensatze zum Affektionsinteresse der Hauptsache nach in Uebereinstimmung mit Schelcher a. a. O. § 50 unter c S. 233, 234 an der vom Kläger selbst in Bezug genommenen Stelle der Motive zu dem Entwurfe eines Enteignungsgesetzes für das Königreich Sachsen als derjenige Werth gekennzeichnet wird, „den der enteignete Gegenstand ohne Rücksicht auf seine Ertragsfähigkeit wegen gewisser Eigenschaften hat, welche dessen Besitz nicht bloss für den augenblicklichen Eigenthümer, sondern auch in den Augen Anderer werthvoller machen, z. B. die Ruhe und Abgeschiedenheit eines Landsitzes, freie Aussicht, eine schattige Allee, Park- und Gartenanlagen, Wasserkünste, ungestörte Jagd und Fischerei, besonders schöne oder gesunde Lage eines Hauses etc. Solche Eigenschaften sind dann Gegenstand der Enteignungsentschädigung, wenn sie allgemein geschätzt werden und deswegen den Verkehrswerth der Sache erhöhen".

Es erübrigt noch ein Eingehen auf die vom Beklagten begehrte Auf- oder Anrechnung der nach seiner Annahme dem Besitzthum des Klägers durch die Eisenbahnanlage geschaffenen Vortheile gegen die durch die Enteignung geschaffenen Nachtheile. Es soll hier nicht die Frage der Zulässigkeit der sog. compensatio lucri cum damno grundsätzlich entschieden werden. Sie bildet in der Wissenschaft und Rechtsprechung eine bekannte Streitfrage, die theils aus allgemeinen Gesichtspunkten, theils nach dem Stande verschiedener Gesetzgebungen verschieden beantwortet, von Manchen, so namentlich von Eger, Das (preuss.) Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874 Anm. 69 zu § 8 Bd. 1 S. 202 ff. und von Oertmann, Die Vortheilsausgleichung beim Schadensersatzanspruche im römischen und deutschen bürgerlichen Recht § 17 unter 2 S. 162 ff., im weitesten Umfange wenigstens für den Fall der Theilenteignung, also einer nur theilweisen Enteignung, im Gegensatze zur Enteignung des ganzen Objektes, anerkannt, von Anderen aber, so besonders von Meyer, Das Recht der Expropriation § 11 unter 3 S. 290 ff. grundsätzlich verneint wird (zu vergl. hierzu Schelcher a. a. O. § 88 S. 416 ff. und die Motive zu § 24 des bereits erwähnten Gesetzentwurfes in den Landtagsakten von 1899/1900 Bd. 3 Theil 2 S. 68 ff.).

An der letztgenannten Stelle wird ausdrücklich bezeugt, dass die sächsischen Enteignungsgesetze die Zulässigkeit der Anrechnung des Mehrwerthes nur an einer Stelle und zwar im bejahenden Sinne entschieden

haben, dass dies nämlich in § 31 Abs. 2 des Gesetzes über die Berichtigung von Wasserläufen und die Ausführung von Ent- und Bewässerungsanlagen, vom 15. August 1855 (G. V. Bl. S. 483 ff., 490) bezüglich der Enteignungen zu Anlagen der zuletzt bezeichneten Art geschehen sei. Schon hiernach ist daran festzuhalten, dass gesetzlich eine derartige Anrechnung für Fälle der Enteignung zu Eisenbahnbauten bisher nicht vorgeschrieben war[1]), und von Schelcher a. a. O. § 88 Schlusssatz bei Anm. 255 S. 424 wird ausdrücklich anerkannt, dass sich die sächsische Praxis in dieser Frage zumeist ablehnend verhalten habe.

Ueberdies ist vom Kläger mit Recht auf die Rechtsprechung des Reichsgerichtes und besonders auf das bei Schelcher a. a. O. in Anm. 251 S. 422, 423 angezogene Urtheil desselben vom 9. November 1887 hingewiesen worden. Daraus ergiebt sich, dass die Zulässigkeit der Anrechnung der sog. allgemeinen Vortheile als derjenigen, welche infolge der öffentlichen Anlage für alle Anlieger gleichmässig eintreten, ausdrücklich verneint worden ist, so dass höchstens die Frage offen bleibt, ob die Anrechnung der für das Restgrundstück infolge der Anlage entstehenden besonderen Vortheile statthaft sei. Mit anderen Worten: es sollen die allgemeinen Vortheile, die einer Gegend durch eine Eisenbahnanlage z. B. in Bezug auf die Erleichterung des Absatzes der dort erzeugten Waaren durch die Weiterversendung mit der Bahn oder hinsichtlich der Verbilligung des Bezuges von Waaren aus anderen Gegenden durch die Eisenbahn, allgemein zu Gute kommen, nicht einem einzelnen von der Enteignung Betroffenen angerechnet werden dürfen.

Nr. 168. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
7. Civil-Senat. Vom 15. April 1902.

Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 § 8. Stützt der Sachverständige seine Taxe auf thatsächliche Ermittlungen z. B. die Verkaufspreise anderer benachbarter Grundstücke, so darf den Parteien der Beweis der Unrichtigkeit der zu Grunde gelegten Ermittlungen nicht abgeschnitten werden.

Das technische Können des Sachverständigen, d. h. seine Fähigkeit, die richtige Methode zur Gewinnung eines den Anforderungen der Sachkunde entsprechenden Ergebnisses zu finden und die erforderlichen technischen Massnahmen (Aufstellung von Bauplänen, Berechnungen u. s. w.) vorzunehmen, mag einer besonderen Feststellung im Beweisverfahren entzogen sein, wenngleich die Einschränkung zu machen ist, dass es den Parteien frei stehen muss, die technische Qualifikation des Sachverständigen zu bestreiten. Ob der Richter trotzdem sich seiner

---

[1]) Anders im neuen sächs. Enteignungsgesetze vom 24. Juni 1902 § 24.

Hilfe bedienen will, steht allerdings bei ihm. Auch die Grundlagen des technischen Wissens des Sachverständigen d. h. seiner aus Erfahrung oder Studium u. s. w. gesammelten Sachkunde, um deretwillen er gerade als Sachverständiger berufen ist, mögen nicht den Gegenstand einer prozessgerechten Beweisaufnahme zu bilden haben. Den Parteien ist zwar nicht verwehrt, zur Widerlegung der Ansicht desjenigen Sachverständigen, dessen Sachkenntniss sie für unzureichend erachten, andere nach ihrer Ansicht im Wissen besser unterrichtete Sachverständige zu benennen; ob der Richter sie aber hören will, steht ebenfalls bei ihm. Wenn er durch jenes Gutachten überzeugt ist, kann er die Vernehmung weiterer Sachverständiger ablehnen. Allein um alle diese oder ähnliche Dinge handelt es sich hier nicht. Der Sachverständige hat im vorliegenden Falle einzelne besondere konkrete Thatsachen, die ihm nicht einmal vor der Beschäftigung mit dieser Sache bekannt waren, zum Zweck der Abgabe seines Gutachtens ermittelt und sie zur entscheidenden Grundlage seines Gutachtens gemacht. Der Begriff der besonderen Sachkunde lässt sich darauf nicht mehr anwenden, ebenso bedurfte es zur Wahrnehmung und Ermittlung dieser Thatsachen keiner besonderen technischen Fähigkeit. Auch von einem allgemeinen Erfahrungssatz kann hier keine Rede sein; jene einzelnen Thatsachen gaben das Vergleichsmaterial ab. Es ist hienach kein Grund ersichtlich, aus welchem den Parteien das Recht verschränkt sein sollte, geltend zu machen, dass die Ermittlungen des Sachverständigen unzureichend gewesen, und seine Angaben unrichtig seien. Gesetzt den Fall, dass ein Sachverständiger den Werth eines Grundstücks nur nach Massgabe der Kaufpreise die in vier bestimmten, von ihm angegebenen Fällen gezahlt sein sollen, bemisst, eine der Parteien aber unter Beweis stellt, dass jene Verkaufspreise in Wahrheit um die Hälfte höher oder niedriger gewesen seien, so würde es einen unannehmbaren Zustand bedeuten, wenn der Richter befugt sein sollte, die beantragte Beweiserhebung deshalb abzulehnen und auf das in dieser seiner konkreten thatsächlichen Grundlage angefochtene Gutachten trotzdem seine Entscheidung zu gründen, weil es nicht nothwendig sei, die Hilfsmittel, aus denen sich der Sachverständige unterrichtet habe, zum Gegenstand von Parteiverhandlungen zu machen. Eine ganz andere Frage ist es, ob es nothwendig ist, die vom Sachverständigen zum Zweck der Abgabe seines Gutachtens ermittelten besonderen Thatsachen, auch wenn sie nicht bestritten werden, im Beweisverfahren festzustellen, insbesondere die Personen, bei denen er seine Erkundigungen eingezogen hat, als Zeugen zu vernehmen. Das ist mit Recht für nicht erforderlich erklärt worden.

Nr. 169. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 17. April 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 37/40. S. 320. Ziff. 47.)

Preuss. Allg. Landrecht § 947 Th. I Tit. 11. Umfang der Rechte des Bestellers eines für untüchtig befundenen Werkes.

Das Preussische Landrecht gestattet dem Besteller nicht, ein untüchtiges Werk zurückzuweisen und an Stelle desselben ein anderes als Erfüllung zu verlangen. § 947 Thl. I Tit. 11 gewährt vielmehr dem Besteller nur die Wahl, unter Verweigerung der Annahme vom Kontrakte abzugehen oder Schadloshaltung wegen der Fehler zu fordern. (Rassow-Küntzel, Beiträge, Entsch. des I. C.S. des R.G. Bd. 36 S. 98. Rehbein, Entsch. des Obertribunals Bd. II S. 375 Note.) Der Bekl. hat nun ein Werk geliefert, das er durch die Ablieferung als Erfüllung anbietet. Durch den Vorbehalt hinsichtlich der Annahme hat der Kl. die Abnahme oder Uebernahme im Sinne des § 932 Thl. I Tit. 11 des A.L.R. abgelehnt und damit auch deren Konsequenzen ausgeschlossen. Damit ist die Situation des § 947 Thl. I Tit. 11, aber auch nur diese, gewahrt. Die Klage auf Erfüllung durch Lieferung eines anderen Werkes erscheint daher unzulässig, da der Kl. nicht einmal Nachbesserung fordern kann.

Nr. 170. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 22. April 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 127. S. 2978.)

In dem Falle, als eine Sendung ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe gelangt, kann auf Grund der Zusatzbestimmung XVII zu § 51 E.-B.-R., nachträglich eine billigere als die thatsächlich vorgenommene Frachtberechnung nur rücksichtlich der von der Eisenbahn gewählten Bestimmungsstation beansprucht werden.

Wenn durch die fehlende Bezeichnung der Bestimmungsbahn im Frachtbriefe eine höhere Fracht verursacht wird, hat dies der Aufgeber zu verantworten.

Die Zusatzbestimmung XVII zu § 51 E.-B.-R. kann auf den vorliegenden Fall keine Anwendung finden. Diese Zusatzbestimmung hat, wie aus dem Inhalte der Absätze Z. 1 und Z. 2 hervorgeht, nur den Sinn, dass die Parteien in dem Falle, als Sendungen ohne Weg- und Abfertigungsvorschriften zur Aufgabe gelangen, nachträglich eine billigere Abfertigung als die von der Eisenbahn gewählte verlangen können, jedoch selbstverständlich nur zwischen derselben Aufgabs- und Bestimmungsstation. Es geht aber nicht an, die Anwendung eines Tarifes zu verlangen, welcher zwischen der Aufgabsstation und einer anderen Bestimmungsstation liegt. Der Kläger verlangt nun die Berechnung der Fracht nach der Station L. der B. Eisenbahn statt der Fracht, welche sich nach der Station L. der beklagten Eisenbahn ergibt.

Hier kommt nicht eine andere Abfertigung als die von der Bahn gewählte in Frage, sondern die Fracht nach einer anderen Station als der, in welcher die Fracht ausgeliefert wurde. Der Kläger hat sich nicht darüber beschwert, dass das Frachtgut in die Station L. der beklagten Eisenbahn gebracht wurde, und da die Fracht nach dieser Station richtig berechnet ist und auch nicht behauptet wird, dass nach dieser Station sich auf einem etwaigen, anderen Wege eine billigere Abfertigung als die von der Bahn gewählte ergibt, so erscheint das Klagebegehren ungerechtfertigt. Wenn auch keine Beschwerde in der Richtung erhoben wurde, dass die betreffenden Güter in der Station L. der beklagten Eisenbahn ausgeliefert wurden, so wird doch darauf hingewiesen, dass die etwa auf diese Weise aufgelaufene höhere Fracht lediglich vom Aufgeber zu verantworten ist, da derselbe insofern nicht den Vorschriften des § 51 (1) c nachgekommen ist, dass er die Bestimmungsbahn im Frachtbriefe nicht bezeichnete, infolge dessen gemäss § 53 (1) E.-B.-R., ferner gemäss Zusatzbestimmungen I und III hiezu die Partei die Folgen der mangelhaften und undeutlichen Frachtbriefangaben selbst zu tragen hat.

Nr. 171. Entsch. des Handelsgerichts der Seine.

Vom 23. April 1902.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. XI (1903). Nr. 1. S. 6. Sarrut, Bulletin annoté 1902. S. 103.)

Art. 7 (3) Internat. Uebereink. Verpflichtung der Eisenbahn zur Ermittlung des Gewichts und der Stückzahl der Güter.

Das Gericht hiess die Klage grundsätzlich gut, unter Reduktion immerhin der Entschädigung auf 400 Franken.

Im ersten Fall auf Grund des Art. 15 der allgemeinen Tarifbestimmungen der Nordbahn für Frachtgut, also lautend:

„Für jede Abwägung, welche ausser derjenigen, die die Eisenbahn zwecks Ermittelung der Fracht auf ihre Kosten vornehmen muss, vom Absender oder Empfänger verlangt wird, ist zu bezahlen:

. . . .

Immerhin werden diese Gebühren nicht erhoben, wenn bei der nachträglichen Wägung ein Irrtum zum Nachteil des Absenders oder Empfängers konstatiert wird".

Da ohne ministerielle Genehmigung von den Eisenbahnen keinerlei Gebühren irgend welcher Art eingehoben werden dürfen und hinsichtlich der Wägegebühr Art. 15 ausschliesslich gelte, und eine ganze oder teilweise Aufhebung desselben nicht nachgewiesen sei, so könne das Begehren des Absenders auf Verwägung der Sendung behufs Ermittelung der Fracht zur Erhebung einer Taxe keinen Anlass geben. Die Forderung der Eingehung einer Verpflichtung zur Zahlung einer Wägegebühr vor Abgang des Gutes sei also ungesetzlich gewesen.

Im zweiten Fall kam Art. 42 der Tarifbestimmungen in Betracht. Laut diesem Artikel

muss jede Sendung von einer datierten und vom Absender unterzeichneten Erklärung begleitet sein, welche enthält:

. . . .

3. Die Zahl, das Gewicht und den Inhalt der zu befördernden Kolli, ihre Nummern, Marken oder Adressen.

Die Behauptung der Nordbahn, dass diese Vorschrift sich nur auf Stückgutsendungen beziehe, welche beim Abgang und bei der Ankunft von der Eisenbahn manipuliert werden müssen und bezüglich welcher daher ein beidseitiges Interesse an der Feststellung der Zahl der Kolli vorliege, und dass mangels dieses Interesses Wagenladungen von der Vorschrift nicht betroffen werden, wurde vom Gericht zurückgewiesen. Die genehmigten Tarife sind wörtlich anzuwenden, und es ist nicht gestattet, ihre Bedingungen über den Wortlaut derselben hinaus auszudehnen oder einzuschränken. Die Vorschriften des Art. 42 sind allgemeiner Natur und kennen den Unterschied nicht, welchen die Nordbahn hinein legen will. Auch eine Änderung des Artikels 42 ist vom Ministerium in keiner Weise zugestanden worden. Die einzige Ausnahme findet sich im Spezialtarif P. V. 29, Kap. IV Art. 10, wo gesagt ist, dass die Eisenbahn eine Angabe der Zahl der Kolli oder Gegenstände dann nicht zulässt, wenn sie nicht in der Lage ist, diese Angabe ohne Umladung zu verifizieren. Es ist aber festgestellt, dass dieser Tarif sich nur auf solche Sendungen bezieht, welche ausserhalb des Bahngebiets auf Privatgeleisen und ohne Mitwirkung oder Gegenwart eines Bahnangestellten verladen worden sind. Die Eisenbahn hat also auch in diesem Fall gegen ihre Pflichten gefehlt.

Da erwiesen ist, dass die Weigerung der Nordbahn, die in Betracht stehenden Sendungen zur Beförderung anzunehmen, die Handelsgeschäfte des Guilbert gestört und diesen um einen berechtigten Gewinn gebracht hat, so muss die Eisenbahn ihm für diesen entgangenen Gewinn Ersatz leisten.

Nr. 172. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 24. April 1902.

Wird ein Strassenbahnunternehmer nicht auf Grund seiner öffentlich-rechtlichen Wegeunterhaltungspflicht (Preuss. Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 § 6 Abs. 2), sondern aus einem Privatvertrage in Anspruch genommen, so ist der Rechtsweg zulässig. Trotz eines solchen Vertrages bleibt der Wegeunterhaltungspflichtige gegenüber der Wegepolizeibehörde der Verpflichtete.

Die Beklagte wird nicht aus ihrer öffentlich-rechtlichen Verpflichtung zur Unterhaltung der von ihr für den Bahnbetrieb benutzten

Wegestrecke (§ 6 Absatz 2 des Kleinbahnengesetzes vom 28. Juli 1892) in Anspruch genommen, sondern auf Erfüllung der von ihr vertragsmässig übernommenen Leistungen, zu denen sie sich nach den Behauptungen der Klägerin dem Provinzialverbande gegenüber verpflichtet hat und die auf die Klägerin durch den Vertrag vom Jahre 1899 übertragen worden sein sollen. Dass mit der Uebernahme solcher Leistungen, zu denen sich der Bahnunternehmer dem Wegeunterhaltungspflichtigen gegenüber durch Vereinbarung verpflichtet, ein lediglich den privatrechtlichen Normen unterstehendes Vertragsverhältniss zu Stande kommt, ist an sich nicht zweifelhaft und auch vom Reichsgericht bereits anerkannt (vergl. Entscheidungen in Civilsachen Band 40 Seite 285; Band 42 Seite 209; auch Gruchots Beiträge Band 46 Seite 361). Von diesem rein privatrechtlichen Boden, auf dem der Rechtsstreit bisher geführt worden ist und auf dem er ruht, sucht ihn die Revision vergeblich abzudrängen; sie will in dem von ihr abschriftlich überreichten Schreiben des Bürgermeisters der Klägerin vom 19. Juli 1899 eine polizeiliche Verfügung und in ihrem Antwortschreiben vom 20. desselben Monats einen „Einspruch“ im Sinne des § 56 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 erblicken. Beides ist unrichtig. Form und Inhalt des ersten Schreibens ergiebt, dass es keine polizeiliche Verfügung ist, sondern unter Bezugnahme auf die von der Beklagten eingegangene vertragsmässige Verpflichtung die Aufforderung enthält, der letzteren nachzukommen. Und ebenso ergiebt Form und Inhalt des Antwortschreibens der Beklagten, dass auch sie das Schreiben in diesem Sinne aufgefasst und beantwortet hat, indem sie ihren gegentheiligen Standpunkt bezüglich der von ihr eingegangenen Verpflichtung geltend macht. Damit entfällt ohne weiteres die Beschwerde der Beklagten, welche meint, dass nur im Verwaltungsstreitverfahren über ihre Verpflichtung, an der Unterhaltung der Wegestrecke theil zu nehmen, befunden werden könne; dies ist richtig, wenn die Beklagte als öffentlich-rechtlich Verpflichtete in Anspruch genommen werden wird, es ist aber nicht richtig, wenn von ihr die Erfüllung von Verpflichtungen verlangt wird, die sie vertragsmässig übernommen hat.

Ebenso unbegründet ist es, wenn die Beklagte nunmehr den Vertrag vom 25. September / 2. Oktober 1899 nicht als rechtswirksam anerkennen will. Richtig ist in allen ihren hierauf bezüglichen Ausführungen nur dies, dass der nach öffentlichem Recht zur Wegeunterhaltung Verpflichtete sich nicht dieser seiner Verpflichtung dadurch entledigen kann, dass er durch Vertrag die ihm obliegenden Leistungen einem Anderen, der zu ihrer Uebernahme bereit ist, überträgt. Aber daraus folgt nur, dass die öffentlich-rechtliche Verpflichtung als solche nicht durch Ver-

trag von demjenigen, dem sie gesetzlich obliegt, losgelöst werden kann oder — spezieller gefasst — dass letzterer trotz des Vertrages der Wegepolizeibehörde gegenüber der Verpflichtete bleibt; es folgt aber daraus nicht, dass sich ein Dritter ihm gegenüber nicht privatrechtlich zur Uebernahme derjenigen Leistungen verpflichten könnte, welche den Inhalt der Wegeunterhaltungspflicht ausmachen. Indem die Beklagte diese beiden durchaus verschiedenen Fragen durcheinander wirft und verwechselt, kommt sie zu der Meinung, dass sie von der Klägerin überhaupt nicht in Anspruch genommen werden könne. Ist die dem Provinzialverbande gegenüber eingegangene Verpflichtung eine privatrechtliche, so ist nicht abzusehen, weshalb sie nicht von diesem mit der Verwaltung der Strasse an die Stadtgemeinde hätte übertragen werden dürfen. Ob daneben die Stadtgemeinde oder die Provinz die zur Wegeunterhaltung nach öffentlichem Recht Verpflichtete ist, kommt für den gegenwärtigen Rechtsstreit überhaupt nicht in Betracht, da die von der Beklagten übernommene privatrechtliche Verpflichtung unabhängig hiervon besteht.

Nr. 173. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 25. April 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 37/40. S. 323. Ziff. 58.)

Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 § 11. Die Entschädigungsbemessung eines Grundstücks auf Grund der Fiktion eines Neubaus ist eine so hohe, dass sie auch den Werth aller dasselbe belastenden Rechte in sich schliesst.

Wenn bei der Enteignung eines Hausgrundstücks auf Grund der Fiktion eines Neubaues der Entschädigungsbetrag für den Eigenthümer festgesetzt wird, so erhält dieser eine Vergütung, durch welche das ganze Immobile in seiner höchsten Ausnutzungsfähigkeit abgegolten wird, und die daher auch das volle Aequivalent der das Grundstück belastenden Rechte in sich schliesst. Der Empfang der in solcher Weise ausgemittelten Summe setzt demnach den Eigenthümer in den Stand, jene Ansprüche abzulösen, indem er den Berechtigten völligen Ersatz, also bezüglich sowohl des objektiven wie des individuellen Werthes gewährt.

Nr. 174. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 30. April 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 37/40. S. 324. Ziff. 59.)

Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 § 23 Nr. 4. Der Enteignung ist nach § 23 Nr. 4 l. c. zwar auch das für die erstmalige Herstellung des Bahnkörpers erforderliche Schüttungsmaterial unterworfen. Doch kann sich aus einem Vertrage über die freiwillige Hergabe des Terrains nach den Bestimmungen des Enteignungsgesetzes auch eine hiervon abweichende Absicht des Kontrahenten ergeben.

Es handelt sich darum, zu ermitteln, in welchem Umfange sich

der Kl. dem Kreise T. gegenüber zur unentgeltlichen Hergabe von Grund und Boden zum Bau der Eisenbahn vertragsmässig verpflichtet hat. Der Wortlaut des Vertrages steht fest; nach ihm will der Kl. den Grund und Boden in dem Umfang hergeben, „in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist“ und zwar: „den dauernd erforderlichen zum Einheitspreise von 1200 Mark für das Hektar zum lastenfreien Eigenthum, den vorübergehend erforderlichen unentgeltlich zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses. Während nun der Fiskus das Hauptgewicht darauf legt, dass nach den „landesgesetzlichen Bestimmungen“, nämlich nach § 23 Nr. 4 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, der Grund und Boden auch insoweit der Enteignung unterworfen sei, als aus ihm das Schüttungsmaterial zur erstmaligen Herstellung des Bahnkörpers entnommen werden soll, und dass eine solche Entnahme, wie auch das R. G. in Sachen des Kreises Rügen wider den Preussischen Eisenbahnfiskus durch Urtheil vom 11. November 1890 (III. 166/1890) anerkannt habe, sich als vorübergehende Beschränkung des Grundeigenthums darstelle, hält der B. R. dies nicht für entscheidend, sondern meint, es komme darauf an, welchen Sinn die Vertragsparteien mit den im Vertrage gebrauchten Worten verbunden haben. Dieser ist zu Gunsten des Enteigneten festgestellt worden, und diese Auslegung kann nicht deshalb als rechtsirrthümlich angefochten werden, weil gesetzlich der Umfang des Enteignungsrechts ein weiterer sei oder weil sich gesetzlich mit der dauernden oder vorübergehenden Beschränkung des Grundeigenthums ein anderer Sinn verbinde. Es kommt daher auch auf das obengedachte Reichsgerichtsurtheil nichts an, bei welchem die Sachlage eben deshalb eine andere war, weil damals der B. R. den Vertrag der Parteien anders ausgelegt, nämlich dahin verstanden hatte, dass sich die gesetzliche und vertragsmässige Festsetzung vollständig decken sollte. Für den vorliegenden Vertrag nimmt dies der B. R. nicht an; er stellt vielmehr ausdrücklich fest, dass dem Kreise Templin und dem Bekl. das Recht nicht hat eingeräumt werden sollen, Sand, Kies und Steine unentgeltlich aus solchem Grund und Boden des Kl. zu entnehmen.

Nr. 175. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 30. April 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 37/40. S. 319. Ziff. 41.)

Ein servitutarisches Strassenanliegerrecht ist zwar nach preussischem und französischem Rechte anerkannt, nicht aber nach gemeinem Recht.

Es ist zuzugeben, dass nach preussischem und französischem Recht ein servitutarisches Strassenanliegerrecht anerkannt wird, wobei auf

die nach preussischem Recht ergangenen Urtheile des erkennenden Senats V. 324/98 vom 18. April 1899 und V. 325/98 vom gleichen Tage, letzteres abgedruckt in Bd. 44 S. 282 der Entscheidungen, und namentlich darauf hinzuweisen ist, dass darin auch verschiedene erhebliche Abschwächungen und Einschränkungen des gedachten Rechtes dargelegt sind. Was dagegen die neuere Rechtsprechung des gemeinen Rechts anlangt, so hat der III. C.S. des R.G. schon in seinem in Bd. III S. 171 der reichsgerichtlichen Entscheidungen abgedruckten Urtheile unter ausführlicher Begründung dem Strassenanlieger jeden Schadensersatzanspruch sogar bei gänzlicher Aufhebung der Strasse deswegen abgesprochen, weil ihm ein solcher weder nach nachbarrechtlichen Grundsätzen, noch nach einem sogenannten stillschweigenden Vertrage mit der Gemeinde, noch nach öffentlich-rechtlichen Bestimmungen des römischen Rechts zustehe. Aehnlich hat der genannte Senat in der Entscheidung Bd. VI S. 159 erkannt. Der VI. C.S. des R.G. hat sich dem in seinem Urtheile VI. 10/89 vom 21. März 1899 durchaus in Bezug sowohl auf Strassenaufhebung als auf Strassenveränderung angeschlossen, und in demselben Sinne spricht sich auch wieder das Urtheil des III. C.S. III. 327/98 vom 24. Februar 1899 aus. Der erkennende Senat hat keinen Anlass, von dieser feststehenden Rechtssprechung des R.G. abzugehen.

Nr. 176. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 5. Mai 1902.

(Deutsche Jurist.-Zeitg. VII (1902). Nr. 22. S. 535. Ziff. 91.)

Einschreiten der Ortspolizeibehörde bei dringlichen landespolizeilichen Angelegenheiten. Rechtsmittelzug.

Die Ortspolizeibehörde ist zu Massregeln befugt, welche an sich zur Zuständigkeit der Landespolizeibehörde gehören, wenn eine so dringende Gefahr vorliegt, dass die sonst gebotene Inanspruchnahme der Vermittelung dieser Behörde unmöglich ist. Wenn die Ortspolizeibehörde zur Beseitigung dringender Gefahr Leistungen, die begrifflich unter die Chausseeunterhaltungslast fallen, von dem Träger dieser Last fordert oder sie zur Erhaltung des gefährdeten oder zur Wiederherstellung des unterbrochenen Verkehrs für Rechnung desselben ausführt (§ 55 des Zuständigkeitsgesetzes), so liegt eine die Unterhaltung eines öffentlichen Weges betreffende Anordnung, und zwar der Wegepolizeibehörde, vor, nach dem geltenden Rechte ist eben für solche Eilfälle die Ortspolizeibehörde neben der ordentlichen Chausseebaupolizeibehörde als Wegepolizeibehörde zuständig. Gegen derartige Anordnungen finden aber die Rechtsmittel aus § 56 a. a. O. statt. Die Frage, ob die Ortspolizeibehörde in derartigen Eilfällen in Uebung der eigenen Amtsgewalt

oder als Organ des Regierungspräsidenten vorzugehen, und ob sie also ihre Anordnung als ihre eigene oder als eine solche des Regierungspräsidenten zu erlassen hat, muss im ersteren Sinne beantwortet werden. Praktisch wichtig ist dies besonders für die Gestaltung des Rechtsmittelzugs. Die Ortspolizeibehörde handelt in Fällen, wie dem hier vorliegenden, nicht als Organ der Landespolizeibehörde, sondern kraft der ihr beiwohnenden Polizeigewalt auf Grund eigener, wenn auch ausserordentlicher Zuständigkeit. Die Anordnungen sind mithin als ihre eigenen zu betrachten und daraus gemäss §§ 127 ff. des Landesverwaltungsges. und § 56 des Zuständigkeitsges. die Folgerungen für die Rechtsmittel zu ziehen.

Nr. 177. Entsch. des Hanseatischen Oberlandesgerichts.

1. Civil-Kammer. Vom 23. Mai 1902.

(Arch. für gewerbl. Rechtspfl. III (1902). Nr. 12. S. 377.)

R.-Haftpfl.-Ges. § 3. Die Witwe eines infolge eines Unfalls Gestorbenen kann von dem für den Unfall Entschädigungspflichtigen dann keinen Schaden ersetzt verlangen, wenn der Unfall schon vor der Eheschliessung erfolgt war, ihr Ehemann zur Zeit der Heirat gar nicht mehr erwerbsfähig war, durch seinen Tod ihr also auch kein Nachteil zugefügt ist.

Geht man davon aus, dass § 95 des Unfallversicherungsgesetzes der hier aus dem Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 — §§ 2 und 3 (a. F.) — erhobenen Klage nicht entgegensteht (vgl. Entsch. des R.-G., in Civilsachen Bd. 24, S. 122 ff., Bd. 31, S. 78) und erkennt man weiter nach dem hier noch zur Anwendung kommenden älteren Wortlaute des § 3 des Haftpflichtgesetzes — (der inzwischen durch § 42 des Einführungsgesetzes zum B. G.-B. abgeändert und mit § 844 des B. G.-B. in Einklang gesetzt ist) — sowie nach der in der höchstgerichtlichen Judikatur diesem Wortlaute beigemessenen Auslegung (vgl. Entsch. des R.-G. in Civilsachen Bd. 1 S. 49 ff.) an, dass auch der Witwe aus einer erst nach dem schadenstiftenden Ereignisse abgeschlossenen Ehe (weil sie zweifellos zu denjenigen gehört, denen der Getötete zur Zeit seines Todes durch Gesetz verpflichtet war, Unterhalt zu gewähren) ein Schadenersatzanspruch gegen den Betriebsunternehmer zustehen kann, so ist doch — gerade nach dem Wortlaute des Gesetzes — ohne weiteres gewiss (und übrigens auch schon durch den Begriff des Schadenersatzes gegeben), dass eine solche Witwe Ersatz eben nur insoweit zu fordern berechtigt ist, als sie thatsächlich durch den in nachträglicher Folge des Unfalls eingetretenen Tod ihres Ehemannes Schaden erlitten hat, d. h. — nach den Worten des Gesetzes: — „als ihr infolge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist“.

Dieser Schaden besteht nun im vorliegenden Falle, wie ohne weiteres

einleuchtet, gewiss nicht darin, dass Tr. durch den Betriebsunfall vom 24. Februar 1899 seine Erwerbsfähigkeit eingebüsst hatte und ein zu jeder Arbeit untauglicher Invalide geworden war. Denn nur als solchen hat die Klägerin ihn geheiratet; die gesetzliche Verpflichtung ihres Ehemannes, ihr Unterhalt gewähren zu müssen, ging also von Anbeginn der Ehe niemals über das Mass dessen hinaus, was ihm als Invaliden zum Unterhalt für sich und seine Familie zu beschaffen noch möglich war und zu Gebote stand. Das waren aber eben nur die oben spezifizierten, ihm aus der Unfallversicherung zufliessenden Mittel. An diesen Mitteln konnte er allerdings, so lange er lebte, seine erst nach dem Unfall geheiratete Frau partizipieren lassen, aber nur insoweit, als er seine eigenen Bedürfnisse und die Bedürfnisse seiner allein rentenberechtigten Kinder einschränkte. Denn, abgesehen von dem, was durch solche Einschränkung aufzubringen sein mochte, konnte er eben aus den ihm allein noch zufliessenden, durch das Gesetz festgelegten Mitteln der Versicherung, die er sich durch seine frühere Arbeit verdient hatte, der Klägerin keinen Unterhalt verschaffen. Weder konnte er ihr nach seinem Tode eine sie persönlich berücksichtigende Rente zuwenden, da das Versicherungsgesetz dies durch ausdrückliche Bestimmung im § 6, Ziff. 2 sub a letzter Absatz nicht zulässt, noch auch nur bei seinen Lebzeiten, während er selber freien Unterhalt in der Krankenhausbehandlung genoss, eine ihre Person mit berücksichtigende Familienrente, da das Gesetz dies durch die klare Bestimmung im letzten Absatz des § 7 ausschloss.

Die Familienrente, soweit sie nach dem Versicherungsgesetze überhaupt jemals zu beanspruchen war, nämlich für Tr.'s Kinder, ist in unvermindertem Betrage von 48,35 Mk. nach dem Tode Tr.'s bestehen geblieben. Das Mass des Unterhalts, den Tr. seit Eingehung seiner Ehe für Frau und Kinder überhaupt nur noch zu beschaffen vermochte, hat sich also durch seinen Tod nicht verändert, und die Klägerin kann deshalb mit Grund nicht behaupten, dass ihr infolge des Todesfalles ihres Ehemannes der ihr bis dahin von diesem gewährte Unterhalt entzogen sei.

Nr. 178. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes[1]). Vom 24. Mai 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 122. S. 2871.)

Nichthaftung der Bahn für Unfälle, welche durch das Scheuwerden von Pferden auf einer neben dem Bahnkörper führenden Strasse infolge Vorbeifahrens eines Zuges herbeigeführt werden.

Wenn von den Untergerichten angenommen wird, dass das Scheu-

[1]) Diese Entscheidung steht im Widerspruch mit zahlreichen Entscheidungen

werden der Pferde durch den neben der Fahrstrasse verkehrenden Eisenbahnzug bewirkt wurde, so kann diese von den Betriebseinrichtungen gänzlich unabhängige, äusserlich nicht greifbare Einwirkung schon dem Begriffe nach als eine Ereignung im Verkehre, im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, nicht aufgefasst werden, zumal das Eintreten derselben nicht vorausgesehen und nicht abgewendet werden kann, eine solche Einwirkung des vorüberfahrenden Eisenbahnzuges örtlich nicht beschränkt ist und auch auf weite Strecken wirksam sein kann.

Es kann somit von einem vermutheten Verschulden der Bahnunternehmung im Sinne des citirten Gesetzes im vorliegenden Falle nicht die Rede sein.

Insoweit aber in dem erstrichterlichen Urtheile auf Umstände hingewiesen wird, welche direct das Verschulden der Bahnunternehmung, bezw. des von ihr verwendeten Personals, darthun sollen, so ist dagegen zu bemerken, dass Signalpfiffe und das Auslassen des Dampfes unter Umständen zu den nothwendigen Functionen des Eisenbahnverkehres gehören, und nicht festgestellt wurde, als ob dieselben im vorliegenden Falle ganz überflüssig oder gar vorsätzlich von dem betreffenden Bahnfunctionär vorgenommen gewesen wären, und dass es sich überdies nicht feststellen lässt, ob eben die Pfiffe und der Dampf auf die Pferde eingewirkt haben, da ihr Scheuwerden auch durch das blosse Geräusch des herannahenden Zuges hervorgebracht werden konnte.

Auch in dem Nichtanhalten des Zuges kann ein Verschulden des Personals nicht erblickt werden; unter dem Hindernisse, bei dessen Vorhandensein nach den in dem erstrichterlichen Urtheile citirten Instructionen der Zug anzuhalten ist, kann dem Wortlaute und dem Sinne nach nur ein dem Eisenbahnverkehre entgegenstehendes Hinderniss verstanden werden; eine Verpflichtung zum sofortigen Anhalten des Zuges bei jedem Ansichtigwerden eines ausserhalb des Bahnkörpers befindlichen scheuwerdenden Thieres würde zu einer der Bestimmung der Eisenbahn geradezu widerstreitenden Hemmung des Verkehres führen.

Ueberdies wäre ein solches, augenblicklich nicht zu bewerkstelligendes Anhalten des Zuges auch zwecklos, da während des, jedenfalls eine längere Zeit in Anspruch nehmenden Anhaltens das Scheuwerden der Pferde sich steigern muss.

---

des Deutschen Reichsgerichts: s. Entsch. vom 5. 1. 1887 in dieser Zeitschr. Bd. V S. 393, — 17. 11. 1885, IV S. 336, — 25. 11. 1889, VIII S. 9, — 23. 2. 1891, VIII S. 245, — 12. 11. 1891, IX S. 109, — 10. 5. 1892, X S. 197, — 1. 3. 1894, X S. 270, — 21. 3. 1894, XII S. 8, — 21. 4. 1896, XIII S. 156. Vgl. auch Eger, Kommentar z. Reichshaftpflichtgesetz, 5. Aufl., S. 128, 129.

Demzufolge ist auch die Hinweisung auf den Mangel der Vacuumbremse ohne Bedeutung, zumal nicht festgestellt wurde, dass eine Vacuumbremse an dem gegenständlichen Zuge vorschriftsmässig angebracht werden sollte, und dass der Bahnunternehmung diesbezüglich eine schuldbare Unterlassung zur Last fällt, vielmehr nach der Aussage des Sachverständigen im Eisenbahnfache bei Secundärbahnen Vacuumbremsen nicht zur Anwendung kommen.

Nr. 179. Entsch. des Handelsgerichts in Ostende. Vom 26. Mai 1902.

(Zeitschr. für den internat. Eisenb.-Transp. X (1902). Nr. 11. S. 367.)

Verantwortlichkeit der Eisenbahn beim Verlust einer infolge eingetretener Gärung zu Grunde gegangenen Sendung Sirup, nach belgischem Recht.

Die Gärung des Sirups, welche das Platzen des Fasses verursacht habe, sei auf die natürlichen Eigenschaften des Gutes zurückzuführen und müsse daher als Zufall, oder als höhere Gewalt oder als Folge einer der Eisenbahn nicht zur Last fallenden anderweiten fremden Einwirkung angesehen werden, was gemäss Art. 34 des Gesetzes die Bahn von der Haftpflicht befreie, sofern diese sich nicht einen Fehler oder einen Mangel an derjenigen Sorgfalt habe zu Schulden kommen lassen, zu welcher sie gemäss dem Frachtvertrag verpflichtet gewesen sei.

In dem vom Kläger behaupteten Umstand, dass ihm die Ankunft des Gutes verspätet angezeigt worden sei, könne ein Verschulden der Eisenbahn deswegen nicht gefunden werden, weil diese Anzeige noch innerhalb der gesetzlichen Lieferfrist stattgefunden und die Eisenbahn auf die Ausnützung der ganzen reglementarischen Lieferfrist Anspruch habe. Dagegen könnte die Eisenbahn der Haftpflicht sich nicht entziehen, wenn bewiesen wäre, dass, wie der Kläger behauptet, die eingetretene Gärung ihre unmittelbare Ursache in einem Fehler der Eisenbahn habe. Wenn indessen auch angenommen werden könnte, dass die Eisenbahn dem Empfänger gegenüber verantwortlich wäre, weil sie das Gut in einem der Sonne ausgesetzten Wagen stehen liess, wo dasselbe eine ausserordentlich hohe Temperatur annahm, so müsste der Kläger zuvor dartun, dass die Sendung, welche übrigens im hohen Sommer als Frachtgut und ohne dass etwa eine besondere Verabredung bezüglich ihrer Beförderung stattgefunden hätte, aufgegeben wurde, während doch Absender und Empfänger wissen mussten, dass das seiner Natur nach der Gärung unterworfene Gut bei einer unter Umständen sehr hohen Temperatur transportiert werden musste, — in anormaler Weise und aus Verschulden der Eisenbahn der glühenden Sonne ausge-

setzt worden ist und dass dabei die gewöhnlichsten Vorkehrungen zur Vermeidung der Gärung vernachlässigt worden sind.

Ein Nachweis in dieser Richtung sei aber weder geleistet noch auch nur anerboten worden.

Endlich sei auch die Behauptung des Klägers, dass die Eisenbahn für Zufall hafte, wenn der Schaden eingetreten sei, während jene aus anderweitigen Ursachen im Fehler oder Verzug war, ohne Bedeutung, weil die Eisenbahn weder im Fehler noch im Verzug war, nachdem, wie bereits erwähnt, die Sendung dem Empfänger innerhalb der Lieferfrist zur Verfügung gestellt worden ist.

Nr. 180. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 5. Juni 1902.

(D. Jur.-Zeitg. VII (1902). Nr. 19. S. 461. Ziff. 56.)

Haftung des Bauunternehmers für seine Arbeiter. B.G.B. § 831.

Für die Führung des im § 831 nachgelassenen Entschuldigungsbeweises darf man im allgemeinen keine höhere Anforderung stellen, als den Nachweis einer Sorgfalt, die in dem vernünftigen und normalen Verkehr für erforderlich und genügend gehalten wird. Danach wird man in Ansehung eines Neubaues mit seinen vielen Geschäften von dem Unternehmer, wenn ihm auch an sich die Leitung obliegt, nicht schlechthin verlangen können, dass er den einzelnen Arbeiter bei jeder Verrichtung selbst überwache oder beaufsichtigen lasse und jede einzelne Handlung besonders anordne. Bei erwachsenen, eingelernten Arbeitern darf er Urteilsfähigkeit und Umsicht auch hinsichtlich der Vermeidung von Gefahr für Dritte bis zu einem gewissen Grade voraussetzen, und muss Vorsichtsmassregeln, die allgemein bekannt oder nach gesundem Menschenverstand für jeden als notwenig erkennbar sind, nicht stets von neuem einschärfen. Andererseits bedingt freilich der Erfahrungssatz, dass die Arbeiter bei gefährlichen Betrieben leicht gleichgültig gegen die Gefahr werden, ein erhöhtes Mass von Aufsicht; indes kommt es auch hier auf die Umstände an, und insbesondere kann der Satz, ein Handlanger sei kein solcher Angestellter, der seine Verrichtungen selbständig und ohne Aufsicht auszuführen pflege, sondern bedürfe einer steten Ueberwachung, in dieser Allgemeinheit nicht als zutreffend anerkannt werden. Der hier in Betracht kommende Arbeiter war, wie bezeugt, ein zu seinem Geschäft brauchbarer, ordentlicher, nüchterner Mann; der von ihm begangene Fehler lag darin, dass er nicht einen zweiten Mann zur Hülfe genommen hatte, und dies konnte er einsehen. Bekl. dagegen behauptet nicht, dass er diesem Arbeiter jene Vorsichtsmassregel besonders anbefohlen habe, aber er behauptet,

es habe die Uebung bestanden, dass die Kalkkarren, wenn sie voll oder nahezu voll beladen gewesen, durch zwei Leute hinuntergefahren worden seien, und jener Arbeiter habe diesen Brauch gekannt, auch wochenlang, bis zu dem Unfall, stets eingehalten. Das thatsächliche Bestehen eines solchen Brauchs würde zwar den Bekl. nicht entlasten, wenn er nicht auch seinerseits für dessen Befolgung Sorge getragen hätte; aber ob und wie weit solche zu gehen hat, und ob der Geschäftsherr sich ohne Verschulden darauf verlassen darf, es werde eine in dem Geschäft eingeführte, den Arbeitern bekannte und von ihnen regelmässig eingehaltene Uebung auch selbständig, ohne besondere Vorschrift oder Aufsicht, fernerhin befolgt werden, lässt sich nur nach den Umständen des einzelnen Falls beurteilen. Hier hat Bekl. sich darauf berufen, dass er Betriebseinrichtungen getroffen habe, durch die den Arbeitern die in Rede stehende Vorsichtsmassregel zu jeder Zeit ermöglicht und in Erinnerung gebracht worden sei, und hierauf muss daher eingegangen werden.

Nr. 181. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 6. Juni 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 48/51. S. 406. Ziff. 67.)

Nr. 3. Tarifstelle 32 des Preuss. Stempelges. vom 31. Juli 1895. Lokomotiven fallen unter den Begriff „Menge", wenn sie sowohl gleichartig, wie von gleicher wirthschaftlicher Bedeutung sind.

Es handelt sich um die Frage, ob die sub a und b des Betrages zusammengefassten Lokomotiven eine Menge im Sinne der Befreiungsvorschrift Nr. 3 der Tarifstelle 32 zum Preussischen Stempelsteuergesetze vom 31. Juli 1895 bilden. Der B.R. bejaht die Gleichartigkeit, verneint indessen die Gleichwerthigkeit der unter diese beiden Gruppen fallenden sechs Lokomotiven. Er verneint sie lediglich deshalb, weil Gruppe a ohne, Gruppe b mit Dampfläutewerk bestellt worden seien und kommt daher zu dem die Anwendbarkeit der Befreiungsvorschrift ausschliessenden Ergebniss. Die Begründung ist nicht frei von Widerspruch und daher unzulänglich (§ 286 der C.P.O.). Das R.G. hat den Begriff der Menge dahin festgestellt, dass es sich um eine im Sprachgebrauche des Lebens als Menge bezeichnete grössere Zahl von gleichartigen Sachen handeln müsse, die nach ihrer Beschaffenheit und dem Willen der Vertragschliessenden als unter einander völlig gleichwerthig und daher insoweit auch als vertretbar in Betracht kämen, ohne dass dabei auf das einzelne Stück an sich, als Individuum, irgend ein Gewicht gelegt werde (Entsch. Bd. 42 S. 255 ff. und die dort angeführten Urtheile, Entsch. Bd. 43 S. 290 ff., S. 304 ff., Juristische Wochenschrift 1900 S. 568, Urtheil vom 1. Juni 1900 VII. 68/1900, Urtheil

des Senats vom 19. September 1899 VII. 113/1899). Die Gleichartigkeit mehrerer Sachen besteht hiernach darin, dass sie zu derselben Gattung gehören und innerhalb dieser wesentlich die gleichen Eigenschaften haben. Die Folge, nicht der Gegensatz der Gleichartigkeit ist die Gleichwerthigkeit der Gegenstände, welche vom R.G. nur in dem Sinn als Erforderniss des Mengebegriffs betont ist, dass sie durch eine auf der Anbringung rein äusserlicher Zuthaten beruhende Verschiedenheit der Preise nicht ausgeschlossen werde, wofern nur die wirthschaftliche Bedeutung, welche jedes Stück vermöge seiner natürlichen Beschaffenheit und dem Willen der Vertragschliessenden mit dem anderen habe, dieselbe sei (vergl. insbesondere das Urtheil vom 19. September 1899). Wenn also das B.G. auf der einen Seite annimmt, dass die sechs Lokomotiven der Gruppen a und b gleichartig, d. h. von wesentlich denselben Eigenschaften seien, auf der anderen Seite aber die Verschiedenheit ihrer wirthschaftlichen Bedeutung behauptet, so fehlt es für die letztere Aufstellung an der erforderlichen Begründung.

Nr. 182. Entsch. des Bayrischen Oberlandesgerichts in München.

1. Civil-Senat. Vom 7. Juni 1902 [1]).

(D. Jur.-Zeitg. VIII (1903). Nr. 2. S. 58.)

Tragweite des § 95 des Unf.-Vers.-Ges. vom 6. Juli 1884 in Betreff der Ansprüche der Hinterbliebenen.

Die Vorschrift des § 95 U.V.G. muss in Uebereinstimmung mit ihrem Wortlaute dahin verstanden werden, dass für die Hinterbliebenen, für deren Bedürfnis das Gesetz Vorsorge trifft, die ihnen für den Fall der Hilfsbedürftigkeit nach den Vorschriften des § 6 gewährten Ansprüche auf die Unfallrente die Entschädigungsansprüche des bürgerlichen Rechts, von dem Falle vorsätzlicher Herbeiführung des Unfalls abgesehen, schlechthin ausschliessen.

Nr. 183. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

3. Senat. Vom 9. Juni 1902.

(D. Jur.-Zeitg. VIII (1903). Nr. 3. S. 84. Ziff. 10.)

Kranken-Versich.-Ges. § 28. Begriff der Krankheit. Hinzutreten neuer Krankheiten zu der bestehenden.

Aus dem im Sinne des Krankenversicherungsgesetzes gegebenen Begriff der Krankheit als eines die Heilbehandlung oder die Erwerbsunfähigkeit bedingenden Zustandes folgt, dass es sich auf Grund eines solchen Zustandes um denselben Unterstützungsfall dann noch handelt, wenn

[1]) A.M. Entsch. des Reichsger. in Civils. Bd. 24 S. 122, Bd. 31 S. 78.

zu der diesen Zustand verursachenden Krankheitsart, bevor die Notwendigkeit der Heilbehandlung fortgefallen oder die Erwerbstätigkeit wiedererlangt ist, während der Dauer der Unterstützungszeit eine andere, ebenfalls die Heilbehandlung oder die Erwerbsunfähigkeit bedingende Krankheitsart hinzugetreten ist, die sich nach den Grundsätzen der medizinischen Wissenschaft als eine von der ersteren völlig verschiedene und auch von ihr unabhängig entstandene Krankheit darstellt. Insbesondere lässt sich aber auch für den § 28 des Krankenversicherungsgesetzes zu einer abweichenden Bestimmung der Begriffe „Krankheit" und „Unterstützungsfall" nicht schon um deswillen gelangen, weil hier die Entstehung des Unterstützungsanspruchs an den Eintritt des Unterstützungsfalls binnen drei Wochen nach dem durch Erwerbslosigkeit bedingten Ausscheiden aus der Kasse gebunden ist. Worauf es für die Anwendung dieser Vorschrift allein ankommt, ist, wie bemerkt, dass das Kranksein binnen drei Wochen nach dem Ausscheiden aus der Kasse begonnen hat.

Nr. 184. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 10. Juni 1902.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 52. S. 11. — Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 48/51. S. 407. Ziff. 66.)

Die Vorschrift des § 39 des Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 bezieht sich nur auf die obligatorischen Bestimmungen der Civ.-Proz.-Ordn. über den Zustellungsakt, nicht auf instruktionelle Bestimmungen. Erfordernisse der Zustellung gemäss § 39 l. c.

Die Beschlüsse des Bezirksausschusses in Enteignungssachen sind nach Massgabe der Vorschriften der C.P.O. zuzustellen und grundsätzlich genügt nur die Zustellung in diesen Formen dem Gesetze (vgl. Eger, Enteignungsrecht Bd. 2 S. 248 und das angef. Urteil des Reichsgerichts), aber nur die auf den Zustellungsakt selbst bezüglichen Vorschriften sind Mussvorschriften. Ein Verstoss gegen eine instruktionelle Vorschrift ist es nur, wenn der Kl. keine Abschrift der Zustellungsurkunde eingehändigt worden ist. Ebenso verhält es sich damit, dass die Uebergabe der Ausfertigung des zuzustellenden Beschlusses an die Post zum Zwecke der Zustellung nicht auf der Urschrift oder auf einem mit ihr verbundenen Bogen kenntlich gemacht sei (§ 177 Satz 2 C.P.O.) und damit, dass anscheinend die Zustellungsurkunde nicht mit der Urschrift des Beschlusses in der vorgeschriebenen Weise verbunden worden ist (§ 173 Abs. 2 C.P.O.). Es handelte sich um die Zustellung einer Ausfertigung des Beschlusses. In solchen Fällen ist die Herstellung einer selbständigen Zustellungsurkunde nicht unzulässig. (Juristische Wochenschrift 1883 S. 268, Wilmowski-Levy Anm. 4 zu § 156, Anm. 3 zu § 173.) Nur muss aus der Urkunde mit Sicherheit erhellen, welches Schriftstück übergeben worden. Endlich braucht nach dem zweiten

Satz des § 39 des Enteignungsgesetzes der Bezirksausschuss den Gerichtsvollzieher mit der Zustellung nicht zu beauftragen, sondern hat die Post um die Zustellung zu ersuchen.

Nr. 185. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 13. Juni 1902.

(Entsch. des Reichsger. in Civils. Bd. 52. Heft 1. S. 20.)

Die auf Grund des § 8 des preussischen Gesetzes vom 21. Juli 1852, betr. Dienstvergehen der nicht richterlichen Beamten, ergangenen Entscheidungen der Disziplinar- und Verwaltungsbehörden über die Entziehung des Gehaltes sind für die Beurteilung der vor den Gerichten geltend gemachten Gehaltsansprüche massgebend.

Es bestimmt nämlich § 10 des Gesetzes vom 21. Juli 1852: „Die Entziehung des Diensteinkommens (§ 8) wird von derjenigen Behörde verfügt, welche den Urlaub zu erteilen hat. Im Falle des Widerspruches findet das förmliche Disziplinarverfahren statt". Durch die Gleichstellung der Gehaltsentziehung (§ 8) mit der Dienstentlassung (§ 11), insbesondere aber durch deren Ueberweisung an die Disziplinarbehörden und in das Disziplinarverfahren ist zum Ausdruck gebracht, dass dieselbe keinen civilrechtlichen, sondern einen strafrechtlichen (Disziplinarstraf-) Charakter hat. Davon gehen sämtliche Kommentatoren des Gesetzes (Seydel, Gesetz betreffend Dienstvergehen S. 81 u. 84; Thilo, Die Preussischen Disziplinar-Gesetze S. 42; Kletke, Die Disziplinar-Gesetze S. 28; v. Rönne-Zorn, Preussisches Staatsrecht Bd. 1 S. 450; Müller, Preussische Justizverwaltung Bd. 1 S. 465), wie auch die Praxis (Preussische Staatsministerial-Verfügung vom 14. April 1860, Justizministerialblatt S. 160, vgl. Allerhöchsten Erlass vom 11. Mai 1885, Justizministerialblatt S. 170 und Staatsministerialbeschluss vom 2. September 1899, Centralblatt für Unterrichtsverwaltung S. 818, ferner Reskript vom 24. Januar 1876, abgedruckt bei Müller a. a. O. Tl. 1 S. 505 Ziff. 2 § 1 d), aus.

Hat man nun aber die Gehaltsentziehung als Strafe, und zwar als Ordnungsstrafe im weiteren Sinne anzusehen, so ist auch § 5 des Gesetzes vom 24. Mai 1861, betreffend die Erweiterung des Rechtsweges, (vgl. § 8 daselbst) auf dieselbe anwendbar und der ordentliche Richter an die Entscheidung der Disziplinar- und Verwaltungsbehörde gebunden.

Nr. 186. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 14. Juni 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 143. S. 3613.)

Unter „Eisenbahnen" begreift § 68, al. 2, St.-G. auch mit Elektricität betriebene Strassenbahnen; die für ihren Dienst bestellten Personen sind des Schutzes dieser Gesetzstelle theilhaftig.

Der erhöhte strafrechtliche Schutz der §§ 81 und 312 St.-G. wird den im § 68 St.-G. bezeichneten Organen nicht um ihrer Person willen, sondern wegen der Autorität, der sie bei Ausübung ihres Berufes bedürfen, gewährt. Er rechtfertigt sich durch die Bedeutung der Anstalten für den allgemeinen Verkehr und die Gefahren, mit denen der Betrieb derselben verbunden ist. Da der Schwerpunkt in der Sicherung eines ungestörten und gefahrlosen Betriebes liegt, so kann es schon aus diesem Grunde auf die Einzelheiten der Einrichtungen und Anlagen solcher Transportanstalten nicht weiter ankommen. Deshalb hat auch das Erkenntnissgericht mit Recht angenommen, dass den Angestellten der elektrischen Strassenbahnen der Schutz des § 68 St.-G. zukomme. Nach dem Wortlaute dieser Gesetzesstelle ist dieselbe ganz allgemein auf die zur Aufsicht auf Staats- und Privateisenbahnen Bestellten anzuwenden. Schon wegen der Allgemeinheit des Wortlautes darf der Begriff „Eisenbahn" nicht etwa bloss auf die mit Dampfkraft betriebenen Transportunternehmungen beschränkt werden. Diese engere Auffassung würde auch der Tendenz des Strafgesetzes widersprechen, welches seine Anordnungen gewiss nicht nur auf die zur Zeit seiner Entstehung üblichen Constructionen von Eisenbahnen beschränken wollte. Schon damals rechnete man nicht nur mit den Fortschritten und der Entwicklung der Technik, sondern auch mit einer gebotenen Rücksichtnahme auf die wechselnden Bedürfnisse des Verkehres.

Wenn es in der Absicht des Gesetzes gelegen wäre, die Anwendung des § 68 St.-G. bei später eintretenden Aenderungen in der Art des Betriebes und der Anlage von Eisenbahnen, besonders von Strassenbahnen, auszuschliessen, so hätte man der Gesetzstelle zweifellos eine entsprechende einschränkende Fassung gegeben. Dies ist aber nicht geschehen und deshalb ist unter dem Begriffe „Eisenbahn" des § 68 St.-G. jede Transportanstalt zu verstehen, bei welcher das Transportmittel sich auf metallenen Schienen bewegt und irgend eine elementare Kraft, sei es Dampf, Elektricität, comprimirte Luft, Schwerkraft etc. als Motor dient. Für diese ausdehnende Auslegung des Gesetzes sprechen auch die Bestimmungen der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. März 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, und der kaiserlichen Verordnung vom 8. Februar 1852, R.-G.-Bl. Nr. 40. Nach welchen gesetzlichen An-

ordnungen gewisse Eisenbahnen, darunter elektrische Strassenbahnen, zu behandeln sind, bestimmt schliesslich das Gesetz vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895 (Art. XVI), welches in dieser Beziehung das Strafgesetz ergänzt.

Nr. 187. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 17./24. Juni 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1903. Heft 1. S. 186.)

Bei juristischen Personen kann von einem „wissentlichen Geschehenlassen" nur soweit die Rede sein, als dieses Wissen und Wollen bei dem massgeblichen Willensorgan vorhanden ist. Als solches Organ ist bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung nicht der Bahnmeister und auch nicht die Betriebsinspektion anzusehen. Der massgebliche Wille des Fiskus wird vielmehr tatsächlich und damit auch rechtlich in der Instanz der Direktion gefasst.

Es kann einem begründeten Zweifel nicht unterliegen, dass bei juristischen Personen von einem „wissentlichen Geschehenlassen" im Sinne des § 43 a. a. O. nur soweit die Rede sein kann, als dieses Wissen und Wollen bei dem massgeblichen Willensorgan vorhanden ist. Ein solches war der Bahnmeister M. nach den bestehenden Bestimmungen über die Organisation der Eisenbahnbehörden keinenfalls, und es kann auch nicht daran gedacht werden, dass ihm etwa auftragsweise von den an sich berufenen Organen, Betriebs-Inspektion oder Eisenbahn-Direktion, eine entsprechende Obliegenheit übertragen worden sei; denn die Zuständigkeiten staatlicher Behörden können, soweit solches nicht ausdrücklich zugelassen ist, von diesen auf andere Personen oder Organe nicht übertragen werden, da die Ausübung ihrer Zuständigkeit nicht nur ihr Recht, sondern vor allem auch ihre Pflicht ist, und solche Pflichten sich nicht auf andere abwälzen lassen. Es existiert nun in den vorhandenen Vorschriften keine, welche die Übertragung der hier in Betracht kommenden Zuständigkeit seitens der Betriebsinspektion oder der Eisenbahndirektion auf Bahnmeister gestattete; eine solche Übertragung ist denn auch tatsächlich nicht erfolgt. Freilich kann der Bahnmeister als das Ohr und Auge der Betriebsinspektion und Eisenbahndirektion für gewisse Dinge gelten, die sie regelmässig ohne ihn nicht wahrnehmen würden; es mag dahin auch die Behandlung der Schadenrute seitens der Eigentümer gehören. Allein deshalb kann doch nicht die Wahrnehmung und das Wissen des Bahnmeisters als ein solches des Fiskus gelten, sondern nur die dem massgeblichen Willensorgan von dem Bahnmeister mitgeteilte Wahrnehmung.

Zweifelhaft kann allein die Frage sein, ob als solches Willensorgan die Betriebsinspektion oder die Eisenbahndirektion zu erachten ist.

Es ist anzunehmen, dass nach Inhalt und Sinn der jetzt bestehenden Bestimmungen über die Organisation der Eisenbahnbehörden die Eisenbahndirektion den Fiskus im Willen vertritt, und daher auch in dem Verhältnis zwischen ihr und der Betriebsinspektion daran festzuhalten, dass für die Anwendung des § 43 a. a. O. Wissen und Willen des Fiskus nicht derart auseinandergerissen werden kann, dass der Fiskus hierbei von verschiedenen Organen vertreten würde. Soll das dem Fiskus nachteilige „wissentliche Geschehenlassen" vorliegen, so muss begrifflich dem betreffenden massgeblichen Willensorgane die erforderliche Kenntnis beiwohnen. Soweit die Berufungsentscheidung auf das Nichtwissen der Eisenbahndirektion von der Errichtung der die Grundgerechtigkeit des Fiskus beeinträchtigenden Baulichkeiten abgestellt ist, erweist sie sich hiernach als zutreffend.

Nr. 188. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 23. Juni 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 61/65 S. 520. Ziff. 63.)

§ 316 St.G.B. Die Pflicht des über die Durchfahrt von Zügen bestimmenden Beamten zur Feststellung, ob das Gleis von Hindernissen frei sei, ist so wesentlich, dass weder eine Vernachlässigung dieser Pflicht durch den vorher dienstthuenden Beamten, noch die Kollision mit anderen, weniger wichtigen Pflichten vorgeschützt werden kann.

Selbst wenn der Vorgänger des Angeklagten es pflichtwidrig unterlassen hatte, die Aufstellung der Wagen auf dem Gleis IV in das Dienstübergabebuch einzutragen, so konnte das an und für sich den Angeklagten nicht von der Pflicht eigner Prüfung der Fahrstrecke entbinden. Die mit dem Eisenbahnbetrieb verbundene hohe Gefahr hat im Interesse der Sicherheit des Verkehrs zur Anordnung mehrfacher neben einander hergehender Kontrolmassregeln geführt, die jeder der betheiligten Beamten selbständig zu befolgen hat, ohne — der Regel nach — sich darauf verlassen zu dürfen, dass die andern zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen ihren Obliegenheiten nachgekommen seien, und deshalb die Verantwortung für eigene Versäumniss von sich abwälzen zu können. Zu den allerwesentlichsten Sicherheitsmassregeln gehört aber offenbar auch die, dass durch den Beamten, welcher über die Einfahrt und Durchfahrt von Zügen zu bestimmen hat, festgestellt wird, ob das zu durchfahrende Gleis von Hindernissen frei sei. Diese Rücksicht muss dann auch zugleich dahin führen, dass sonstige dienstliche Geschäfte nicht ohne Weiteres von der Pflicht zur Kontrole der zu benutzenden Bahnstrecke befreien können, selbst wenn zuzugeben ist, dass unter Umständen eine Kollision von Pflichten hervortreten kann, welche zur Nichtbeachtung einzelner

Dienstvorschriften geradezu nöthigt und diese alsdann entschuldigt. Ein solcher Fall ist vorliegend nicht genügend dargelegt. Handelte es sich um die Feststellung eines Zustandes der Bahngleise, von welcher die Sicherheit des Betriebes unmittelbar abhing, so war zu prüfen, ob nicht die Einhaltung und Erledigung anderer Dienstvorschriften und Geschäfte zurücktreten musste, wenn ihre gleichzeitige Ausführung in Wirklichkeit sich als unthunlich darstellte. Namentlich war dabei in Betracht zu ziehen, in wie weit etwa die Abweichung von andern Bestimmungen der Dienstinstruktion lediglich eine Verzögerung des Betriebes zur Folge haben oder gleichfalls die in erster Linie zu wahrende Sicherheit desselben gefährden konnte. Das Urtheil geht auf eine Erörterung nach dieser Richtung nicht ein, sondern scheint schon daraus, dass der Angeklagte seinen dienstlichen Obliegenheiten nicht nach allen Seiten hin habe genügen können, die Folgerung zu ziehen, er habe grade von der — ihm doch besonders durch seine Dienstinstruktion eingeschärften — Prüfung der Sicherheit des Fahrgleises absehen dürfen. Wie eine unterschiedslose Gleichstellung der verschiedenen Dienstfunktionen in der vorliegenden Frage nicht gebilligt werden kann, so findet das Verhalten des Angeklagten auch darin keine genügende Entschuldigung, dass, wie das Urtheil annimmt, die Begehung der langen, dem Angeklagten unterstellten Bahnstrecke besonders zeitraubend gewesen sein würde, zumal das Urtheil nicht zugleich feststellt, der Angeklagte habe sich die Ueberzeugung von dem Freisein des Gleises lediglich durch Begehung der ganzen Strecke in eigner Person verschaffen können.

Nr. 189. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 23. Juni 1902.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 52. S. 63.)

§ 12 des Reichsges. über das Telegraphenwesen bezieht sich nur auf die Ausführung, nicht auf die Unterhaltung elektrischer Anlagen.

Die Revision rügt rechtsirrthümliche Auslegung des § 12 des R.Ges. über das Telegraphenwesen vom 6. April 1892. In demselben werde nur über die Art der Ausführung der Anlage bezw. Aenderung einer solchen Bestimmung getroffen. Mit der von dem B.G. angenommenen Verpflichtung bezüglich der Kosten der Unterhaltung werde dem Eigenthümer der späteren Anlage eine dauernde, unter Umständen sehr erhebliche Last auferlegt, ohne dass im Gesetze irgend eine entsprechende Bestimmung enthalten oder dort der Unterhaltungskosten auch nur Erwähnung gethan wäre. Um die Frage, ob bei der entgegengesetzten Auffassung dem Eigenthümer der älteren Anlage sehr kostspielige Aenderungen gestattet werden müssten, handle es sich hier nicht und

der angeführte Grund könnte keinenfalls dazu führen, den Eigenthümer der neuen Anlage ohne gesetzlichen Grund mit einer dauernden Verpflichtung zu belasten. Die Revision beruft sich für ihre Auffassung auf das Urtheil des erkennenden Senats vom 9. Januar 1902 in Sachen der Strasseneisenbahngesellschaft zu Hamburg gegen den Reichspostfiskus, Rep. VI 319/1901. Entsch. des R.G. Bd. 50 S. 83 ff. — Das R.G. hat der Ausführung, dass sich der Anspruch auf Unterhaltungskosten aus § 12 des R.Ges. über das Telegraphenwesen vom 6. April 1902 nicht begründen lasse, beigepflichtet.

Nr. 190. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 24. Juni 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 55/56. S. 446. Ziff. 13. — Entsch. d. Reichsgerichts i. Civils. Bd. 52. S. 76.)

Unfallfürsorgegesetz für Beamte und Personen des Soldatenstandes vom 15. März 1886 bezw. 18. Juni 1901. Ein Unfall im Sinne des § 1 (Blitzschlag) braucht nicht aus der eigenthümlichen Gefahr des Betriebs entstanden zu sein.

Für einen im Dienst erlittenen Betriebsunfall ist es nicht wesentlich, besondere eigenthümliche Gefahren des Betriebes als Ursache seiner Entstehung darzuthun. Das Gesetz erfordert nur, dass ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Betriebe und dem Unfall besteht. Ein solcher Zusammenhang ist jedenfalls dann anzunehmen, wenn der Verletzte, ein Stadtbriefträger, bei Gelegenheit seiner Thätigkeit im Betriebe vom Blitz getroffen wurde und durch diese Thätigkeit der Blitzgefahr in erhöhtem Maasse ausgesetzt war.

Nr. 191. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 26. Juni 1902.

(Entsch. d. Reichsger. i. Strafs. Bd. 35. S. 311.)

1. Entziehung fremder elektrischer Arbeit mittels eines Leiters, der zur ordnungsmässigen Entnahme aus der elektrischen Anlage nicht bestimmt ist. 2. Betrug bei Veränderungen an dem Elektrizitätszähler. Gesetz, betr. die Bestrafung der Entziehung elektrischer Arbeit, vom 9. April 1900 (R.G.Bl. S. 228) § 1. St.G.B. §§ 243 Nr. 3, 263.

Auf Grund dieser Feststellungen verneint das Landgericht mit Recht die Anwendbarkeit des § 1 des Gesetzes, betreffend die Bestrafung der Entziehung elektrischer Arbeit, vom 9. April 1900, Reichsgesetzblatt S. 228, welcher lautet:

> Wer einer elektrischen Anlage oder Einrichtung fremde elektrische Arbeit mittelst eines Leiters entzieht, der zur ordnungsmässigen Entnahme von Arbeit aus der Anlage oder Einrichtung nicht bestimmt ist, wird, wenn er die Handlung in der Absicht begeht, die elektrische Arbeit sich rechtswidrig zuzueignen, . . . bestraft.

Der Nullleiter gehörte zwar zu der elektrischen Anlage, und seine

Einwirkung auf den Zähler war für das Rechtsverhältnis zwischen dem Angeklagten und der Strassenbahn von Bedeutung. Aber durch die Lösung seiner Verbindung mit dem Zähler wurde der Anlage elektrische Arbeit überhaupt nicht entzogen, geschweige denn mittels einer stromleitenden Vorrichtung.

Gegenüber dem Wortlaute des Gesetzes ist es unstatthaft, der Entziehung fremder elektrischer Arbeit oder, was dasselbe ist (vgl. den erwähnten Kommissionsbericht), der Entziehung fremder elektrischer Energie, welche mittels eines zur ordnungsmässigen Entnahme nicht bestimmten Leiters geschieht, eine solche Entnahme gleichzustellen, welche auf andere Weise rechtswidrig erfolgt. Eine Ausdehnung des Gesetzes auf derartige Fälle, insbesondere auf Veränderungen an den Elektrizitäszählern, ist in der Begründung des zum Gesetze erhobenen § 1 des Entwurfes ausdrücklich abgelehnt. Nr. 112 der angeführten Drucksachen, Bd. 9.

Das angefochtene Urteil bestraft aber den Angeklagten wegen Betruges. Dies ist gerechtfertigt.

Der Angeklagte war vertragsmässig verpflichtet, jede Einwirkung auf den Zähler zu unterlassen, welche die Angaben unrichtiger Zahlen zur Folge hatte. Trotzdem bewirkte er solche falschen Zahlenangaben durch die zeitweilige Ausschaltung des Nullleiters. Er wollte dabei, dass die falschen Zahlen von den Angestellten der Strassenbahn eingesehen und als richtig betrachtet wurden. Er gewährte den Beauftragten seiner Vertragsgegnerin die Einsicht, damit sie glauben sollten, dass die Zahlenangaben durch den ununterbrochenen Sturm verursacht, ohne Veränderung des Leiters entstanden seien und demgemäss, dass er durch die drei Leitungen an elektrischer, durch den unveränderten Zähler zu ermittelnder Arbeit nicht mehr entnommen habe, als durch den Apparat angezeigt wurde. Hierin konnte die Vorspiegelung dieser Thatsache oder ein auf Täuschung berechnetes aktives Verhalten, welches in Verbindung mit dem Verschweigen die Unterdrückung einer wahren Thatsache darstellte, ohne Rechtsirrtum gefunden werden. Die Strassenbahn wurde infolge des in ihren Angestellten hervorgerufenen Irrtumes in ihrem Vermögen dadurch geschädigt, dass sie, wegen ihrer Unkenntnis von der ihr zustehenden Forderung auf den höheren Betrag der Gegenleistung, diesen Anspruch nicht oder doch nur verspätet und mit erschwerter Beweisführung geltend machen konnte. Der Angeklagte wollte, dass auf Grund des erregten Irrtumes die Mehrforderung nicht gegen ihn erhoben würde, und handelte in der Absicht, sich den rechtswidrigen Vermögensvorteil zu verschaffen.

Nr. 192. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 10. Juli 1902.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 52. S. 144.)

Reichshaftpflichtgesetz § 1. Bei Bahnen in gemeinsamer Verwaltung sind sämtliche Betriebsunternehmer solidarisch haftpflichtig und zur Klage passiv legitimiert.

Nach dem, was oben aus dem Inhalte des Staatsvertrages wiedergegeben worden ist, erscheint es nämlich zweifellos, dass der preussische Staat bezüglich der von Hessen in die Gemeinschaft eingeworfenen Bahnen zum mindesten neben dem hessischen Staate Betriebsunternehmer im Sinne von § 1 des Haftpflichtgesetzes ist. Er ist in Bezug auf diese Bahnen keineswegs nur an den Erträgnissen interessiert und beteiligt; es ist ihm vielmehr auch hinsichtlich der Leitung und Beaufsichtigung ein durchaus wesentlicher Einfluss eingeräumt, da die Bahnen einem preussischen Ministerium als der Centralbehörde unterstellt sind, und die unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung Behörden obliegt, die in erster Linie solche des preussischen Staates sind, dem auch allein die Ernennung der Vorstände dieser Behörden vorbehalten ist.

Ist aber der jetzt verklagte Staatsfiskus hiernach jedenfalls Mitunternehmer für die hier in Frage stehende Bahnstrecke Friedberg-Hungen, die der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. unterstellt ist (vgl. die Bekanntmachung des hessischen Finanzministeriums vom 24. März 1897, Reg.-Bl. S. 58, 59), so haftet er auch, und zwar als Gesamtschuldner, für den aus dem Unfalle vom 20. September 1899 dem Kläger erwachsenen Schaden. Ob dies bei einer Legalobligation der hier in Frage stehenden Art aus allgemeinen Grundsätzen des gemeinen Rechts abgeleitet werden könnte,

vgl. die Vorschriften über die Haftung mehrerer Bewohner eines Raumes bei der actio de effusis et dejectis in l. 1 § 10, l. l. 2, 3 Dig. de his qui effud. 9, 3, andererseits l. 7 § 5 Dig. naut. caup. 4, 9,

kann dahingestellt bleiben; denn die Beantwortung dieser Frage ist nicht aus dem Landesrechte, sondern aus dem Reichsgesetze vom 7. Juni 1871 zu entnehmen. Eine ausdrückliche Vorschrift hierüber enthält dieses Gesetz allerdings nicht; nach seinem Grund und Zweck erscheint aber die Annahme berechtigt, dass, wenn durch die auf den Betrieb einer Bahn gerichtete Tätigkeit mehrerer Unternehmer ein Unfall herbeigeführt worden ist, jeder von ihnen nach Massgabe des Gesetzes für den entstandenen Schaden voll einzustehen habe. Das ist in der Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts,

vgl. Entsch. dess. Bd. 21 S. 362 ff., Bd. 23 S. 1 ff.,

und des Reichsgerichts,

vgl. Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. 3 S. 109 ff.; Sächs. Archiv für bürgerl. Recht etc. Jahrg. 1900 S. 617 ff.,

für die Fälle angenommen worden, wo beim Betriebe zweier Eisenbahnen auf demselben Bahnkörper durch verschiedene selbständige Betriebsunternehmer oder an einer Kreuzungsstelle zweier Bahnen infolge eines zufälligen Zusammentreffens der beiderseitigen Betriebstätigkeit ein Mensch getötet oder verletzt worden ist, und es liegt kein Grund vor, die Sache anders zu beurteilen, wenn sich, wie hier geschehen, mehrere Unternehmer zu einem gemeinschaftlichen Bahnbetriebe vereinigt haben.

Vgl. auch Eger, Haftpflichtgesetz, 5. Aufl. S. 91 ff. unter III; Endemann, Haftpflicht der Eisenbahnen, 3. Aufl. S. 45; Westerkamp, in Endemanns Handbuch des deutschen Handelsrechts Bd. 3 Buch 3 S. 645 ff.; Urteil des Oberlandesgerichts Frankfurt a. M. in Egers Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen Bd. 4 S. 76 ff.

Nr. 193. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 11. Juli 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 55/56. S. 448. Ziff. 20.)

Wenn auch an sich nach deutschem Staatsrechte die den Beamten aus ihrem Verhältnisse zum Staate entstehenden Rechte civilrechtlich verfolgbar sind, so gehörte doch hierzu nicht der Anspruch auf Ausübung einer Dienstfunktion.

Nach gemeinem Recht gründet sich das Staatsbeamtenverhältniss nicht auf einen privatrechtlichen Vertrag, sondern hat seine Grundlage im Staatsrechte (Entsch. des R. G. in Civilsachen Bd. 18 Nr. 36, Seuffert Archiv Bd. 25 Nr. 235). Ein allgemeiner Satz, dass Verpflichtungen aus einem öffentlichen Verhältniss vor den Civilgerichten nicht verfolgbar wären, besteht nun allerdings nicht (Entsch. des R. G. in Civilsachen Bd. 19 Nr. 15 S. 70, Bd. 22 Nr. 58 S. 288, Bd. 25 Nr. 69 S. 330), und so sind auch die den Beamten aus ihrem Verhältnisse zum Staate entstehenden Rechte auf dem Civilrechtswege verfolgbar. Allein zu diesen Rechten gehört niemals die Ausübung der Dienstfunktionen, welche lediglich Bestandtheil der Staatsthätigkeit sind, und der Beamte hat betreffs dieser Dienstfunktionen in seinem Verhältnisse zum Staate nur Pflichten und keine Rechte (vergl. z. B. Zachariä, Deutsches Staats- und Bundesrecht, 3. Auflage, 2. Theil, §§ 135, 144, Pfeiffer, Praktische Ausführungen Bd. 1 S. 291, Bd. 3 S. 353/54). Es ist daher eine Klage in dieser Richtung unstatthaft. Dies verkennt auch die Revision nicht, wenn solche auszuführen sucht, dass der erste Theil des Klagantrags einen Anspruch auf Rang und Titel des verliehenen Amtes verfolge. Allein dies ist nicht zutreffend und steht diese Behauptung in Widerspruch mit der Klagebegründung nach dem erstinstanzlichen Thatbestande, inhaltlich dessen der Kläger die Einräumung der ihm ursprünglich übertragenen Amtsstellung bezw. eine einer solchen Amtsstellung entsprechende

dienstliche Beschäftigung im Wege der Klage fordert. Mit Recht ist für eine derartige Klage der Rechtsweg als unzulässig erachtet worden.

Nr. 194. Entsch. des Kassationshofes in Turin.
Vom 11. Juli 1902.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. XI. Nr. 1. S. 14.)

Zur Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes in der Bestimmungsstation ist im internen italienischen Verkehr die Eisenbahn nicht verpflichtet.

Eine Eilgutsendung war in Turin mit Bestimmung nach Genua (Station, d. h. bahnlagernd) der italienischen Mittelmeerbahn zur Beförderung übergeben worden. Das Gut kam rechtzeitig in der Bestimmungsstation an; wurde aber von der Bahn dem Empfänger nicht avisiert, wodurch die Verladung auf den Dampfer, der die Sendung nach Mexiko hätte mitnehmen sollen, versäumt wurde.

Der Absender belangte die Bahn in Turin auf Vergütung des ihm infolge der Versäumnis erwachsenen Schadens. Das Gericht wies die Klage ab, weil die Eisenbahn nicht verpflichtet sei, von der Ankunft der Station-lagernd adressierten Güter den Empfänger zu benachrichtigen, und der letztere sich bei der zuständigen Dienststelle im Bahnhof über die Ankunft des Gutes zu erkundigen habe.

Das Urteil wurde vom Appellhof und auch vom Kassationshof in Turin bestätigt. Von letzterm mit der Begründung, dass weder das Handelsgesetz noch die in Kraft stehenden Reglemente der Eisenbahn eine Pflicht zur Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft einer Sendung im Bestimmungsbahnhof auferlegen. Eine solche Bestimmung lasse sich auch nicht aus Art. 60 der Tarifbedingungen im Gesetze vom 27. April 1885 über die Eisenbahnverträge herleiten. Hier sei allerdings gesagt, dass Eilgüter innerhalb zwei Stunden nach Ankunft der Sendung in der Bestimmungsstation dem Empfänger zur Verfügung gestellt werden müssen. Darunter seien aber nur die Anordnungen zu verstehen, welche notwendig sind, um das Gut auf Verlangen des Verfügungsberechtigten abliefern zu können. Eine Verpflichtung zur Benachrichtigung sei auch nicht aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen herzuleiten, wenn auch zugegeben werden müsse, dass die Benachrichtigung an sich als nützlich zu betrachten wäre; die blosse Nützlichkeit könne aber nicht eine fehlende positive Vorschrift ersetzen. Auch hätte der Absender dem Empfänger von der Aufgabe des Gutes zur Bahn Bericht machen sollen und wäre der Empfänger dann in der Lage gewesen, den Tag der Ankunft des Gutes berechnen zu können.

Nr. 195. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 11. Juli 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 55/56. S. 450. Ziff. 24.)

§§ 16, 36 Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. § 260 Civ.-Proz.-Ord. Die Verbindung einer Klage auf Enteignungsentschädigung mit einer Klage auf Entschädigung wegen Entziehung der Baufreiheit ist zulässig.

§ 260 der C.P.O. lautet ganz allgemein, und der Umstand, dass die Klage wegen der Enteignungsentschädigung gewisse formale Voraussetzungen hat, dass ihr nämlich und zwar auch nicht einmal immer (vergl. § 16 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874), sondern nur in der Regel ein Verwaltungsverfahren voraufgehen muss, kann einen ersichtlichen Grund gegen diese Klageverbindung nicht abgeben. Die Prozesslage stellte sich also sehr einfach folgendermassen dar: es war erstens dem Kl. Entschädigung für die im Mai 1874 erfolgte Entziehung der Baufreiheit und zweitens Entschädigung für die bevorstehende Entziehung des Eigenthums der 76 qm zu gewähren, wobei grundsätzlich dieser letztere Werth nach dem Zeitpunkte des Erlasses des Entschädigungsfeststellungsbeschlusses zu bestimmen war. Dem entsprechend hätten die Sachverständigen dahin mit Anweisung versehen werden sollen, dass sie jeden dieser beiden Ansprüche besonders abzuschätzen hätten. Das ist nicht geschehen. Die Sachverständigen haben die Sache so behandelt, als ob dem Kl. Entschädigung für die Entziehung des Eigenthums an Bauland im Jahre 1896 zu gewähren sei. Jedenfalls erweist sich im vorliegenden Falle die getrennte Berechnung der beiden Ansprüche als nothwendig, nämlich erstens deswegen, weil die Bekl. nicht zur Zahlung der für die Entziehung des Eigenthums von ihr zu gewährenden Entschädigung verurtheilt werden kann, im Hinblick darauf, dass die Enteignung noch nicht stattgefunden hat (§ 36 des Enteignungsgesetzes) und zweitens, weil dem entsprechend auch die Zinsenfrage anders zu regeln ist; denn die Verzinsung der Enteignungsentschädigung kann nur nach Massgabe des § 36 a. a. O. erfolgen. Was aber die Verzinsung des anderen Entschädigungsbetrages betrifft, so muss festgestellt werden, von welchem Zeitpunkt an der Kl. eine bestimmte Summe hierfür von der Bekl. gefordert hat; erst von diesem Zeitpunkt an war diese Forderung für die Bekl. fällig in dem Sinne, dass sie zur Zahlung verbunden war.

Nr. 196. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 26. August 1902.

(Bestätigt durch das Handelsgericht unterm 10. Oktober 1902.)

(Allgem. Tarif-Anz. XXI. Nr. 45. S. 689.)

Der Umstand, ob nicht abgenommene Güter dem schnellen Verderben ausgesetzt sind oder ob deren Werth durch längere Lagerung oder durch die daraus entstehenden

Kosten unverhältnissmässig vermindert würde, muss fachmännisch geprüft werden. Treffen diese Umstände nach fachmännischem Gutachten nicht zu, so ist der vorzeitige bahnamtliche Verkauf des Frachtgutes im Sinne des § 70 (3) Betr.-Regl. nicht gerechtfertigt.

Das Gericht hat auf Grund des Gutachtens des Sachverständigen, gegen dessen Vertrauenswürdigkeit und Sachkenntnis von Seite der Beklagten nichts vorgebracht wurde, als erwiesen angenommen, dass die hier in Frage kommenden Waren trotz des damals herrschenden Frostes dem Verderben nicht ausgesetzt waren, und dass durch die längere Lagerung deren Wert nicht wesentlich vermindert worden wäre, denn nach dem Gutachten des Sachverständigen konnte der Knoblauch überhaupt nicht erfrieren, die Zwiebeln aber konnten bei dem herrschenden Froste nur theilweise erfrieren, und in diesem Zustande konnte der Schaden nur 5 bis 10 Procent des Wertes derselben betragen. Die Bahn war daher gemäss § 70 (3) B.-R. nicht berechtigt, die Ware zu verkaufen, und zwar nicht nach lit. a, weil dieses Gut dem schnellen Verderben nicht ausgesetzt war, nach lit. b nicht, weil von dem Zeitpunkte der lagerzinsfreien Zeit noch nicht vier Wochen abgelaufen waren und weil der Wert des Gutes durch längere Lagerung oder durch die daraus entstandenen Kosten nicht unverhältnismässig vermindert werden konnte und infolgedessen die den Klägern abgeforderte Disposition über das Gut hätte abgewartet werden müssen. Dadurch aber, dass das Gut ohne gesetzliche Berechtigung veräussert wurde, ist der Klägerin ein Schaden erwachsen. Dieser Schaden entspricht dem Werte des Gutes zur Zeit des vorgenommenen Verkaufes.

Nr. 197. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 19. September 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 66. S. 534. Ziff. 15.)

Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 § 8. Kann in Folge der Baufluchtlinie das enteignete Land nicht als Bauland verwendet werden, so ist sein Werth nach der sonstigen Nutzungsfähigkeit abzuschätzen.

Der B. R. erkennt selbst an, dass der Kl. durch die Baufluchtliniengesetzgebung lediglich in der Benutzung des später enteigneten Stückes als Bauland, nicht aber in der sonstigen Verwendung desselben gehindert worden sei. Dem ist weiter hinzuzusetzen, dass Kl. bei der Bewerthung des Landes sich nicht allein auf die thatsächliche Art der Benutzung, sondern auch auf dessen Benutzungsfähigkeit berufen darf. Der B. R. lehnt nun deshalb es ab, dem Land den eventuellen höheren Werth als Theil eines Ziegeleigrundstücks beizumessen, weil Kl. es zu dieser Benutzung nicht bestimmt gehabt habe, was aus der Errichtung der Trockenschuppen unmittelbar an der Fluchtlinie sich ergebe, und weil diese

Lage der Trockenschuppen eine Verwendung des Streifens als Lagerplatz unmöglich mache. Der B.R. hat hierbei Eines übersehen. Wäre die Errichtung der Trockenschuppen an jener Stelle eine ganz freiwillige Massnahme des Kl. gewesen, d. h. konnte er sie nach wirthschaftlichen Erwägungen auch an eine andere Stelle setzen, so lässt sich allerdings jene Handlung des Kl. als ein thatsächlicher Beweis dafür verwenden, dass die Benutzung des Streifens als Lagerplatz überhaupt nicht zweckmässig oder thunlich gewesen sei und deswegen auch vom Kl. nicht in Aussicht genommen worden sei. Allein der B.R. erklärt selbst im weiteren Verlauf des Urtheils, die rationelle Verwendung der Restfläche habe die Errichtung der Trockenschuppen an dieser Stelle erfordert, d. h. also mit anderen Worten, weil Kl. die Trockenschuppen auf der enteigneten Fläche nicht erbauen konnte, mussten sie nunmehr aus wirthschaftlich technischen Gründen an dieser, die Benutzung der nur der Bebauung rechtlich entzogenen Fläche als Lagerplatz unmöglich machenden Stelle errichtet werden. Ob und aus welchem Grunde bei solcher Lage der Dinge für die andernfalls gegebene Verwendungsfähigkeit des Streifens als Lagerplatz dem Kl. eine Entschädigung zu verweigern sei, oder nicht, das hat der B.R. nicht geprüft und deswegen musste, da hierbei thatsächlich noch nicht aufgeklärte Verhältnisse in die Rechtsfrage hineinspielen, die Entscheidung dem B.R. überlassen werden.

Nr. 198. Entsch. des Reichsversicherungsamts.
Vom 22. September 1902.

(D. Jur.-Zeitg. VIII (1903). Nr. 1. S. 32. Ziff. 1.)

Der Unfall eines Arbeiters auf dem Wege von der Betriebsstätte oder zu derselben ist kein Betriebsunfall. § 1 Unf.-Vers.-Ges.

Der Kläger hat den Unfall ausserhalb der Betriebsstätte auf dem Wege nach seiner Wohnung erlitten. Unfälle, welche der Arbeiter hierbei erleidet, gelten nicht als solche beim Betriebe. Nur bei besonderem, obwaltendem inneren Zusammenhange mit dem Betriebe können sie dem letzteren zugerechnet werden. Diese Voraussetzung ist jedoch nicht gegeben, denn es fehlt sowohl am örtlichen, zeitlichen wie ursächlichen Zusammenhange mit dem Betriebe. Dadurch, dass die Ueberfahrt über die Elbe für die Arbeiter der Schiffswerft unvermeidlich war, wenn sie nicht einen längeren Landweg machen wollten, verliert die Zurücklegung dieses Weges die Eigenschaft einer ausserhalb des Bannes des Betriebes sich vollziehenden Thätigkeit nicht, da der Dampfer keine Einrichtung des Betriebes bildet. Der Zusammenhang mit dem Betriebe wird auch nicht dadurch hergestellt, dass die Dampferfahrt mit den

besonderen Gefahren, die der Weg zu Wasser mit sich bringt, verbunden ist, da die Art des gewählten Beförderungsmittels, mag dasselbe eine Eisenbahn, eine Strassenbahn oder ein Dampfer sein, unerheblich ist.

Nr. 199. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 26. September 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn. Bl. XVI. Nr. 6. S. 281.)

Als zu den Eisenbahnen gehörige Anlagen sind im Sinne des § 175 I b (§ 85 c) St. G. zum Schutze der Bahnstrecken und der auf und neben denselben verkehrenden Menschen dienende Vorkehrungen auch dann anzusehen, wenn sie keinen Bestandtheil des Bahnkörpers bilden, und wenn deren Wegnahme nicht mit der Gefahr einer Betriebstörung verbunden ist.

Es ist somit klar, dass die Mauer die Bestimmung hat, zu verhüten, dass die an jener Stelle den Bahnkörper Ueberschreitenden in den tief liegenden Abzugsgraben fallen. Und dass ein solcher Unfall in der Nähe des Bahnkörpers, wo mitunter die Nothwendigkeit des schnellen Ausweichens vor Eisenbahnzügen zur Vermeidung anderer Gefahren keine Zeit lässt, sehr leicht vorkommen könnte, ist wohl nicht zu verkennen. Mit Rücksicht darauf und auf die Vorschriften des § 10 d der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, und des § 2, Al. 2, lit. a und c, der kaiserl. Verordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852, kann aber der fraglichen Mauer die Qualität einer Eisenbahn-Schutzvorrichtung im Sinne des § 85, lit. c, bezw. des § 175 I, lit. b, St. G. nicht abgesprochen werden. Aber auch in einer anderen Beziehung erscheint das angefochtene Urtheil rechtsirrig.

Nach § 175, lit. b, St. G. wird der Diebstahl an den im § 85, lit. c, St. G. genannten Objecten ohne jegliche weitere Unterscheidung als Verbrechen erklärt. Insofern daher das angefochtene Urtheil ein weiteres, im Gesetze nicht normirtes Merkmal, nämlich die Möglichkeit einer Betriebsstörung postulirt, setzt es sich nicht nur mit dem Wortlaute, sondern auch mit dem Geiste des Gesetzes in Widerspruch. In letzterer Beziehung genügt es, darauf hinzuweisen, dass es sich in dem im § 175 I, lit. b, St. G. normirten Falle um Diebstähle, die aus der Eigenschaft der gestohlenen Sache, nicht aber um solche handelt, die aus der gefährlichen Beschaffenheit der That zum Verbrechen werden. Darauf deutet auch der im § 175 I, lit. b, St. G. bezogene § 85 St. G., nach dessen Bestimmungen das Requisit der Gefährlichkeit nur für solche Beschädigungen aufgestellt erscheint, die an anderen als an den im § 85, lit. c, St. G. ausdrücklich genannten Gegenständen begangen werden.

Nr. 200. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 3. Oktober 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 67/68. S. 549. Ziff. 23.)

Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 § 10 Abs. 2. Jede Erhöhung des Grundstückswerthes, welche durch das Bekanntwerden der bestimmt ins Leben tretenden neuen Unternehmung entstanden ist, muss ausser Anschlag bleiben.

Für die Bemessung der Entschädigung ist zwar grundsätzlich, was die Lage und die Beschaffenheit des zu enteignenden Grundstücks sowie die Preisverhältnisse im Allgemeinen angeht, gemäss feststehender Rechtsprechung der Tag der Zustellung des Entschädigungsfestsetzungsbeschlusses massgebend; jedoch darf hierbei gemäss ausdrücklicher Vorschrift des § 10 Abs. 2 a. a. O. nicht diejenige Wertherhöhung, welche das zu enteignende Grundstück erst in Folge der neuen Anlage erhält, in Anschlag kommen. Die Vorschrift ist, wie der erkennende Senat bereits früher entschieden hat (vergl. Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. IX S. 363), in dem Sinne zu verstehen, dass nicht bloss die thatsächliche, in der Regel erst nach Ausführung der Anlage eintretende Wertherhöhung ausser Anschlag zu bleiben hat, sondern jedenfalls auch jede Erhöhung des Preisniveaus, welche die Grundstücke der fraglichen Gegend, beziehungsweise das von der Enteignung betroffene Grundstück erfahren haben, seitdem die neue Anlage durch Bewilligung des Enteignungsrechts in sicherer Aussicht stand. Denn die Vorschrift bezweckt, den Unternehmer gegen die spekulative Preissteigerung zu schützen, welche im Grundstücksverkehr durch das Bekanntwerden eines den Grundstücken vortheilhaften Unternehmens zu entstehen pflegt. Von diesem Gesichtspunkte muss die Abschätzung so geschehen, als ob die Anlage nicht in Aussicht stände beziehungsweise gestanden hätte, und der sonst für die Abschätzung massgebende Zeitpunkt der Zustellung des Entschädigungsfestsetzungsbeschlusses muss gewissermassen zu Gunsten des Unternehmens auf die Zeit vor Veröffentlichung des Unternehmens zurückverlegt werden. (Vergl. Löbell, Enteignungsgesetz S. 69 Bemerkung 6; Eger, Gesetz über Enteignung von Grundeigenthum, 2. Aufl. S. 344.)

Nr. 201. Entsch. des Deutschen Reichgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 9. Oktober 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 70/74. S. 591. Ziff. 16.)

Reichshaftpflichtgesetz § 1. Höhere Gewalt kann auch in dem gewaltsamen Eingreifen eines Dritten in den Betrieb liegen. Aber es bedarf alsdann des Nachweises, dass derselbe nicht nur an sich mit rationellen Mitteln unabwendbar, sondern auch in seinen Folgen nicht unschädlich zu machen war.

Die Handlung des Dritten, welche hier in den Betrieb störend eingegriffen hat, das gewaltsame Aufreissen der die Weiche festhaltenden

Vorrichtung stellt sich als ein aussenher einwirkendes, ungewöhnliches, für den Unternehmer zufälliges Ereigniss dar. Damit sind indess die Erfordernisse der höheren Gewalt noch nicht erfüllt; hinzukommen muss die Unabwendbarkeit des Ereignisses und seiner Schadensfolgen durch menschliche Vorsicht und Bemühung. Insoweit nun als das B.G. im vorliegenden Falle den Eintritt des Ereignisses selbst, nämlich die von dem Lehrling O. bewirkte gewaltsame Lösung und Umlegung der Weiche als einen für den Bekl. unvermeidbaren Zufall ansieht, wäre diese Auffassung an sich rechtlich nicht zu beanstanden. Diese gefahrbringende Handlung eines Dritten konnte auch wohl als ein Vorkommniss bezeichnet werden. das von dem Eisenbahnunternehmer normaler Weise nicht in Rechnung zu ziehen ist. Soviel ist denn auch richtig, dass gegenüber der Möglichkeit verbrecherischer Eingriffe der hier fraglichen Art der Unternehmer nicht zum Voraus alle nur möglichen Massnahmen treffen muss und dass eine unbedingte Sicherheit gegen solche Gefahren nicht oder doch nur durch solche Mittel, deren Anwendung den wirthschaftlichen Erfolg des Unternehmens ausschliessen würde, geschaffen werden könnte. — Die Festlegung der Weiche, so wie sie seitens der Bahn vorgenommen war, mag bei den gegebenen Verhältnissen und nach vernünftiger Verkehrsanschauung das Mass der den Bekl. obliegenden äussersten Sorgfalt und Vorsicht (vergl. Entsch. des R. G. Bd. 21 S. 13 ff.) insoweit erfüllt haben, als es sich darum handelte, einer unbefugten Verstellung der Weiche vorzubeugen, und es kommt hierbei darauf nicht erheblich an, dass die, die Weichenzunge festhaltende Lasche nur mittels eines Nagels befestigt, nicht an mehreren oder gar allen vier Löchern festgenagelt war. Nun gehört aber nach dem Vorerwähnten zum Begriff der höheren Gewalt, dass das gefahrbringende Ereigniss auch nicht durch Anwendung der grössten Sorgfalt in seinen Folgen unschädlich gemacht werden konnte. Und auch bezüglich dieses Momentes liegt nach dem Gesetze der Nachweis dem haftpflichtigen Unternehmer ob; die Kl. wäre nicht gehalten, ihrerseits darzulegen, dass und welche Vorkehrungen von dem Bekl. zur Abwendung des schädlichen Erfolges hätten getroffen werden können. — Nach dieser Richtung aber führt die Sachlage zu einem, der angefochtenen Entscheidung entgegengesetzten Ergebnisse; der Bekl. hat jenen Nachweis nicht erbracht, und vermag ihn auch nicht zu erbringen. Es mag sein, dass die dauernde Bewachung der einzelnen Weichen nicht durchführbar und bei Weichen, welche durch besonderen Verschluss „unverrückbar" gemacht waren, — auch unter gewöhnlichen Umständen — unnöthig gewesen ist. Man kann dem Bekl. auch zugeben, dass die vorgenommene Festlegung der Weiche eine unter normalen Verhältnissen ausreichende

Gewähr gegen Veränderungen der Weichenlage geboten habe, welche die Bahnverwaltung der Nothwendigkeit einer zeitweiligen Revidirung enthoben hätte, so lange nicht ein besonderer Anlass zur Untersuchung sich ergab. Aber eine solche besondere Veranlassung war gerade hier in den obwaltenden Umständen gegeben. Der Bekl. behauptet selbst nicht, dass in der Zeit von mehr als einem halben Tag zwischen der That des O. und dem eingetretenen Unfall irgend eine Revision der Weichenstellung stattgefunden habe. Wäre eine solche vorgenommen worden, so hätte, wie anzunehmen, die eingetretene Veränderung noch rechtzeitig entdeckt werden müssen. Sollte übrigens je eine Untersuchung erfolgt sein, so wäre diese, da hierbei der Fehler unbemerkt blieb, eine ordnungsmässige nicht gewesen.

Nr. 202. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 10. Oktober 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 70/74. S. 600. Ziff. 39.)

Bei einem Vertrage auf Herstellung einer Strassenbahn kann § 10 des Preuss. Stempelges. vom 31. Juli 1895 nicht in Anwendung kommen, wenn das Entgelt für die einzelnen Lieferungen etc. getrennt vereinbart ist und schliesslich nur die Beträge in einem Anschlage zusammengestellt sind.

Die Berufung des Fiskus auf den § 10 des Stempelgesetzes ist deshalb unbegründet, weil dessen Voraussetzung, dass nämlich das Entgelt ungetrennt in einer Summe verabredet worden sei, hier fehlt. In dem Vertrage vom 31. Juli 1895 ist eine derartige Vereinbarung nicht getroffen, vielmehr sollen danach die einzelnen Leistungen und Lieferungen jede für sich festgestellt und bezahlt werden (vergl. § 4 des Vertrages „die Zahlungen für die Erzeugnisse von Siemens & Halske sind fällig mit dem Tage der Inbetriebsetzung der einzelnen Wagen u. s. w.“). Die dem Vertrage später beigefügte „Aufstellung zu der Berechnung der Stempelgebühren vom 12. August 1899“ enthält ebenfalls keine Verabredung eines Gesammtkaufpreises, sondern lediglich einen Anschlag des Betrages, auf den sich die einzelnen Posten (Baulichkeiten, Stromzuführung, Geleisanlage, Wagenpark, Bauleitung u. s. w.) stellen werden, und dasselbe gilt von dem Schreiben der Strassenbahngesellschaft an das Stempelsteueramt vom 24. August 1900, in dem lediglich angegeben ist, was bei den einzelnen Posten zu zahlen ist.

Nr. 203. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 13. Oktober 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1903. Heft 1. S. 191.)

Zur Frage der Herstellung der Bahnhofszufuhrwege durch die wegebaupflichtigen Gemeinden.

Der Amtsvorsteher des Amtsbezirks B. gab der Gemeinde B. durch

Verfügung vom 15. September 1900 auf, den Zufuhrweg von der Eisenbahnstation B. nach dem in der Nähe vorbeiführenden Kommunikationswege zu pflastern. Mit ihrem Einspruche durch Beschluss vom 26. Oktober 1900 zurückgewiesen, erhob die Gemeinde Klage mit der Begründung, dass sie die Oeffentlichkeit des Weges nicht anerkenne. Der Kreisausschuss des Kreises G. wies die Klage durch Urteil vom 21. Dezember 1900 ab und führte aus, dass der Weg, der früher ein privater Feldweg gewesen sei, durch die landespolizeiliche Genehmigung des Eisenbahnprojekts, worin er als öffentlicher Weg bezeichnet sei, die Eigenschaft eines öffentlichen Weges erhalten habe. Aber auch wenn der Weg nicht bereits durch die Landespolizeibehörde für einen öffentlichen erklärt worden wäre, müsse er durch die Ortspolizeibehörde „für den öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen" — was wohl heissen soll, in einen öffentlichen Weg umgewandelt — werden. Wegebaupflichtig sei aber allein die klagende Gemeinde, da der Weg in ihrer Gemarkung liege. Auf die Berufung der Gemeinde änderte der Bezirksausschuss zu G. unter dem 20. Dezember 1901 das Erkenntnis erster Instanz dahin ab, dass die angefochtene wegepolizeiliche Anordnung ausser Kraft zu setzen, da er annahm, dass der Weg nicht die Eigenschaft eines öffentlichen habe, der Amtsvorsteher mithin nicht zuständig gewesen sei, seine Pflasterung zu verlangen.

Gegen diese Entscheidung, auf welche ebenso wie auf das Urteil des Kreisausschusses hiermit im übrigen Bezug genommen wird, hat der Beklagte die Revision eingelegt, der jedoch der Erfolg versagt werden musste, da dem Vorderrichter darin beizustimmen war, dass die Umwandlung des Weges, der vor dem Bahnbau unstreitig ein dem Besitzer F. gehöriger Privatweg war, in einen öffentlichen bisher nicht zu Stande gekommen ist. Der Fall liegt sehr ähnlich dem in dem Urteile vom 12. Juli 1897 (Bd. XXXII S. 203 ff. der Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts) behandelten. Wie damals kann dahingestellt bleiben, ob es, um einen neuen öffentlichen Weg zu schaffen und eine Unterhaltungspflicht des ordentlichen Trägers der Wegebaulast zu begründen, genügt, dass der Wegebaupflichtige ohne seine Einwilligung in der Verfügung, durch welche die Landespolizeibehörde die ihr von dem Eisenbahnunternehmer vorgelegten Pläne genehmigt, als der zur Anlegung und Unterhaltung eines neuen Weges Verpflichtete bezeichnet wird, und ob nicht vielmehr diese Frage aus den damals entwickelten Gründen zu verneinen ist. Denn auch im vorliegenden Falle ist es zu einem Ausspruche der Landespolizeibehörde oder des Ministers der öffentlichen Arbeiten, dass die klagende Gemeinde den neuen öffentlichen Weg herzustellen und zu unterhalten habe, nicht gekommen.

Die Beurteilung der Sachlage durch den Vorderrichter lässt weder einen Rechtsirrtum noch einen wesentlichen Verfahrensmangel erkennen, ist sonach mit der Revision nicht angreifbar. Er hat nicht verkannt, dass die Anlegung eines öffentlichen Weges durch polizeiliche Verfügung hätte angeordnet werden dürfen. Wenn er aber zu dem Ergebnisse kommt, dass die ergangene Anordnung nicht so behandelt werden könne (d. h. nicht diesen Inhalt habe), weil sie, wie ihre Begründung zeige, nur Arbeiten an einem bestehenden öffentlichen Wege, nicht die weitergehende Anlegung eines neuzuschaffenden — und später fortan zu unterhaltenden — öffentlichen Weges fordere, so sind das Erwägungen tatsächlichen Charakters, die keineswegs gegen die klare Lage der Sache verstossen.

Nr. 204. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 16. Oktober 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 75. S. 604. Ziff. 3.)

D. Civ.-Proz.-Ordn. §§ 139, 283, 322. Haftpflichtges. § 3, § 3a. Ist die Entschädigungsklage nur wegen zu mangelhafter Begründung abgewiesen, so darf der neuen Klage weder die Einrede der Rechtskraft noch der Verjährung entgegengestellt werden.

Durch das Urtheil im Vorprozesse erachtete das Prozessgericht die blosse Behauptung des Eintritts einer 50prozentigen Minderung der Erwerbsfähigkeit für die Begründung eines Vermögensschadens nicht für ausreichend, sondern fordert einen zahlenmässigen Nachweis des Rückgangs des Verdienstes des Kl. und wies die Klage wegen mangelhafter unschlüssiger Begründung ab. Liegt danach keine Entscheidung in der Sache vor, so kann der erneuten Klage auch nicht die Einrede der Rechtskraft entgegenstehen; ebensowenig die Einrede der Verjährung. Wer mit seiner Klage nicht durchdringt, ist, wenn er es bis zum Urtheil kommen lässt, nicht säumig gewesen, noch weniger hat er bis dahin die Verfolgung seines Rechtes auch nur vorübergehend aufgegeben.

Nr. 205. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 17. Oktober 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 75. S. 611. Ziff. 26.)

Eine Gemeinde kann im Wege der Ersitzung d. i. durch Ausübung Seitens des Publikums ein Wegerecht — an einem Bahnhofswege — erwerben.

Das B.G. hat nicht verkannt, vielmehr sieht es für erwiesen an, dass das Wegerecht durch Ersitzung erworben ist von der Stadtgemeinde Seesen für das Publikum, mithin nicht nur für die Bewohner der Stadt Seesen, sondern auch für auswärtige Personen, welche die Gemeinde Seesen aufsuchen und hierdurch in die Lage kommen, den bezeichneten Weg vom Bahnhof zur Stadt oder in umgekehrter Richtung

zu benutzen. In der Rechtsprechung des R.G. ist es für rechtlich statthaft erklärt, durch Vertrag einer Gemeinde ein Wegerecht in der Ausdehnung einzuräumen, dass das Recht nicht bloss von den Angehörigen der Gemeinde, sondern von dem gesammten Publikum solle benutzt werden dürfen (vergl. Entsch. des R.G. in Civilsachen Bd. 14 Nr. 54 S. 214 ff.). Es steht aber in rechtlicher Beziehung auch nichts entgegen, dass eine Gemeinde im Wege der Ersitzung eine Dienstbarkeit in diesem Umfange erwirbt. Der Gemeindebezirk stellt sich in solchem Falle als der territoriale Kreis dar, in dessen Interesse das Wegerecht nicht nur für die Gemeindeglieder oder Ortseingesessenen, sondern auch für die im Gemeindebezirk verkehrenden Auswärtigen in Anspruch genommen und ausgeübt wird. Zum Erwerb der Ersitzung kann die Benutzung des Weges durch die Auswärtigen mitwirken, wenn diese in der Meinung, ein Recht der Gemeinde auszuüben, also für die Gemeinde handeln (l. 1 § 7, l. 3 § 4 D de itin. actuque privato 43. 19). Andererseits können die Angehörigen der Gemeinde die Besitzhandlungen in der Meinung und mit dem Willen vornehmen, dass auch Auswärtige, welche die Stadt besuchen, an dem Wegerecht theilnehmen. Der Revision kann nicht zugegeben werden, dass unter allen Umständen die Absicht der berufenen Vertreter der Gemeinde, ein Recht für die Gemeinde auszuüben, nachgewiesen werden müsse. Die Absicht der Rechtsausübung muss bei denjenigen Personen vorhanden sein, welche die Besitzhandlung für die Gemeinde vornehmen, und es können diese Personen je nach Lage des Falls als Vertreter der Gemeinde bei der Ersitzung angesehen werden.

Nr. 206. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 23. Oktober 1902.

(Jur. Wochenschr. XXXI (1902). Nr. 75. S. 608. Ziff. 12.)

Reichshaftpflichtgesetz § 7. — Art. 42 Einf.-Ges. zum B. G. B. — §§ 323, 767 Civ.-Proz.-Ord. Die Abänderungsklage setzt nicht den früheren Prozess fort, sondern eröffnet einen neuen Prozess. forum rei.

§ 7 Abs. 2 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 ist durch Art. 42 des E.G. zum B.G.B. aufgehoben. An seine Stelle ist § 323 der C.P.O. getreten, durch den die Möglichkeit, auf die Abänderung früherer rechtskräftiger Urtheile zu klagen, allgemein gegeben ist. Diese Klage ist nicht eine Fortsetzung des durch das frühere Urtheil abgeschlossenen Prozesses. Denn mit ihr wird ein neuer, nachträglich entstandener Thatbestand geltend gemacht, der dem Kl. einen Anspruch auf die Abänderung der durch das frühere Urtheil festgestellten Leistungspflicht giebt. Zuständig ist, weil § 767 der C.P.O. nicht einschlägt, das Gericht, in dessen Bezirk der jetzige Bekl. wohnt.

Abhandlungen.

8.

Grundzüge des neuen Sächsischen Enteignungsgesetzes vom 24. Juni 1902.

Von **Dr. W. Schelcher** in Dresden,
Geheimer Regierungsrat und vortragender Rat im Königl. Sächsischen Ministerium des Innern.

Durch das neue Enteignungsgesetz vom 24. Juni 1902 ist nunmehr auch für das Königreich Sachsen das Enteignungsrecht einheitlich und erschöpfend geordnet worden. Hierbei ist man sowohl in Ansehung des materiellen Teiles wie auch des Verfahrens nicht in dem Masse dem Vorbilde des preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 gefolgt, wie dies in anderen deutschen Enteignungsgesetzen, besonders für Hessen (Ges. vom 26. Juli 1884/11. Novbr. 1899), Württemberg (Ges. vom 20. Dezbr. 1888) und Baden (Ges. vom 26. Juni 1899) geschehen ist. Man hat vielmehr in Anlehnung an die bisherige Rechtsgestaltung in Sachsen und die hier in mehr als sechzigjähriger Praxis gesammelten Erfahrungen vielfach selbständige, neue Wege eingeschlagen, dabei aber auch dem Stande der neueren rechtswissenschaftlichen Lehre des Enteignungsrechtes möglichst Rechnung zu tragen gesucht.

Das Gesetz enthält 98 Paragraphen und zerfällt in sieben Abschnitte.

Der erste Abschnitt (§§ 1—19) umfasst die allgemeinen Bestimmungen über die Verleihung des Enteignungsrechtes, dessen Umfang und Dauer, die Art und Weise seiner Ausübung, ferner über das Recht auf Ausdehnung der Enteignung, über die Verpflichtung zur Duldung von Vorarbeiten für ein enteignungsberechtigtes Unternehmen und über die Schutzvorkehrungen zur Sicherung der Allgemeinheit und der Anlieger gegen die nachteiligen Einwirkungen der betreffenden öffentlichen Anlagen. Der zweite Abschnitt (§§ 20—33) enthält die materiellrechtlichen Vorschriften über die Entschädigungsleistung. Der dritte Abschnitt (§§ 34—70) regelt das Verfahren zur Vollziehung der Enteignung und Entschädigungsfeststellung; der vierte Abschnitt (§§ 71—77) bestimmt die Wirkungen der Enteignung; der fünfte Abschnitt (§§ 78—82) behandelt die im Rahmen des Enteignungsverfahrens geschlossenen Parteivereinbarungen; der sechste Abschnitt (§§ 83—88) das Rückerwerbs- und das Vorkaufsrecht des Enteigneten bezw. seiner Rechts- oder Besitznachfolger; der siebente Abschnitt (§§ 89—98) enthält Übergangs- und Schlussbestimmungen.

Im Folgenden soll hieraus nur das Wichtigste hervorgehoben werden.

I. Allgemeine Bestimmungen.

1. In Ansehung der Verleihung des Enteignungsrechtes (Feststellung des Enteignungsfalles) wird nunmehr im Einklange mit den Anschauungen der Rechtswissenschaft (s. besonders Grünhut, Ent.-Recht S. 86, v. Rohland, Ent.-Recht S. 27, O. Mayer, Deutsches Verw.-Recht, Bd. 2 S. 7) und den angeführten neueren deutschen Enteignungsgesetzen (s. auch Oldenburg, Ges. vom 21. April 1897) das System der Spezialgesetzgebung (für einzelne Fälle oder bestimmte Kategorien von Fällen) aufgegeben und eine allgemeine Formel geschaffen, die es ermöglicht, die Enteignung in jedem Falle, in dem es nach den Umständen gerechtfertigt erscheint, anzuwenden. Als rechtfertigender Grund gilt nach § 1 des Gesetzes, dass die Enteignung „für ein dem öffentlichen Nutzen gewidmetes Unternehmen notwendig ist". Eine nähere Bestimmung und Begrenzung dieser allgemeinen Voraussetzungen hat sich bei den sehr eingehenden Verhandlungen der sächsischen Kammern über diesen Punkt als untunlich erwiesen. Auch die anderen deutschen Enteignungsgesetze enthalten, soweit sie auf dem gleichen Systeme beruhen, keine engere Begrenzung oder nähere Spezialisierung ihrer hiervon zwar dem Wortlaute nach etwas abweichenden, inhaltlich aber auf das Gleiche hinauslaufenden allgemeinen Formeln für die Verleihung des Enteignungsrechtes. Enteignung im Sinne des Gesetzes soll aber nach § 1 nur sein die Entziehung oder Beschränkung von Grundeigentum oder von Rechten an Grundstücken. Sie erstreckt sich demnach nicht auf das Mobiliareigentum.

Die Anwendung der allgemeinen Formel ist nach § 2 in die Hand des Gesamtministeriums gelegt werden, welches in jedem einzelnen Falle die Zulässigkeit der Enteignung durch eine mit Königlicher Genehmigung zu erlassende Verordnung festzustellen und auszusprechen hat. Die die Entschliessung des Gesamtministeriums vorbereitenden Amtshandlungen sind dem Ministerium des Innern übertragen worden, welches sich gegebenenfalls nach Vernehmen mit dem sonst beteiligten Geschäftsministerium über jeden Antrag auf Grund von § 1 des Gesetzes gutachtlich an das Gesamtministerium zu äussern hat. Ein Gehör der von der Enteignung Betroffenen vor der Verleihung des Enteignungsrechtes ist nur für die Fälle vorgesehen, wenn der Unternehmer nicht eine juristische Person des öffentlichen Rechtes ist oder es sich um Unternehmungen politischer Gemeinden ausserhalb ihrer Gemeindebezirke handelt. In diesen Fällen ist der Antrag des Unternehmers zunächst unter Ansetzung einer dreiwöchigen Frist zur Erhebung etwaiger Einwendungen öffentlich bekannt zu machen (§ 2 Abs. 3).

Enteignungen zur Gradelegung, Verbreiterung oder sonstigen Veränderung öffentlicher Wege oder von hierzu gehörigen Anlagen, sowie zur Umwandlung von Privatwegen in öffentliche Wege kann nach § 4 die Amtshauptmannschaft nach Gehör des Bezirksausschusses verfügen.

Für einige andere besondere Fälle (Enteignung nach dem Allgemeinen Baugesetz, §§ 67 ff., sowie für Uferbauten, Wasserlaufsberichtigungen, Gemeindewasserleitungen, Ent- und Bewässerungsanlagen und für Erweiterungen

bestehender Eisenbahnen) sind hinsichtlich der Feststellung des Enteignungsfalles und der Zuständigkeit für das Verfahren die bisherigen Rechtsvorschriften aufrechterhalten worden, während in allen übrigen Beziehungen das neue Gesetz auch auf diese Fälle volle Anwendung findet (§§ 91, 93, 94). Lediglich für die bergrechtliche Enteignung sind ausserdem noch einige Besonderheiten stehen geblieben (§ 95).

2. Zeitliche Begrenzung und Entziehung des Enteignungsrechtes. Die Ausübung eines verliehenen Enteignungsrechtes und der Betrieb des Verfahrens liegt an sich lediglich in der Hand des Unternehmers. Den hieraus für die der Enteignung Ausgesetzten sich ergebenden Härten und Nachteilen sucht das Gesetz in § 12 vorzubeugen, indem es einerseits die Ausübung des Enteignungsrechtes an eine Frist von zwei Jahren bindet, die nach Befinden von der Behörde noch verkürzt, aber nur aus wichtigen Gründen verlängert werden kann, andrerseits aber die Entziehung des Rechtes für den Fall vorsieht, dass der Unternehmer seiner Verpflichtung zur Sicherheitsleistung und seinen sonstigen Obliegenheiten im Verfahren nicht gehörig nachkommt oder die Ausführung des Unternehmens so lässig betreibt, dass eine bestimmungsgemässe Verwendung der enteigneten Gegenstände innerhalb angemessener Zeit nicht erwartet werden kann. Dabei ist dem Unternehmer die Verpflichtung zur Entschädigung der durch das eingeleitete Verfahren betroffenen Eigentümer oder sonstigen Berechtigten, auch soweit das Enteignungsrecht noch nicht ausgeübt worden ist, auferlegt worden.

Bemerkenswert ist im übrigen, dass nach dem sächs. Gesetze nicht, wie für Preussen angenommen wird (s. Eger, Komm. z. Preuss. Ent.-Ges. 2. Aufl. Bd. 1 S. 53), das für ein Unternehmen erteilte Enteignungsrecht auch für spätere Änderungen und Erweiterungen der Anlage zeitlich und räumlich unbegrenzt fortwirkt, sondern nach § 9 Abs. 2 nur für solche neue Anlagen und Erweiterungen bestehender Anlagen, die nach Vollendung des Hauptwerkes „zu dessen Sicherung oder Unterhaltung oder zum Schutze der Umgebung oder zum Zwecke der Ordnung und Sicherheit des Betriebes und des dadurch berührten Verkehres innerhalb der nächsten drei Jahre nach der Inbetriebnahme erforderlich werden“.

3. Gegenstand der Enteignung ist nach § 7 „das Grundeigentum und jedes an einem Grundstücke bestehende Recht, das der zweckentsprechenden Durchführung des den Grund der Enteignung bildenden Unternehmens einschliesslich der hierzu gehörigen Nebenanlagen entgegensteht“.

Eine besondere Behandlung erfahren hierbei aber

a) Bestandteile und Zubehörungen des zu enteignenden Gegenstandes, die nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen an und für sich von der Enteignung in gleicher Weise wie die Sache selbst ergriffen werden würden. Man hat hier den Charakter der Enteignung als einer Zwangsmassregel, die nicht weiter ausgedehnt werden soll, als ihr Zweck erfordert, zur Geltung gebracht und demgemäss sowohl dem Enteigneten wie dem Unternehmer unter bestimmten, den Interessen eines jeden von beiden Rechnung tragenden Voraussetzungen das

Recht eingeräumt, Bestandteile und Zubehörungen des Grundstückes für sich zurückzubehalten oder deren Übernahme abzulehnen (§ 7 Abs. 2, § 26 Abs. 1—7). Zu den Bestandteilen eines Grundstückes gehören auch die mit dem Eigentum an einem Grundstücke verbundenen Rechte (B.G.B. § 96). Diese sollen aber bei teilweiser Enteignung eines Grundstückes überhaupt nur dann von der Enteignung berührt werden, wenn letztere darauf ausdrücklich erstreckt wird (§ 7 Abs. 2 Satz 2). Das gleiche Prinzip ist bezüglich des unter die Berggesetzgebung fallenden Unterirdischen, jedoch unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse des Bergbaues, durchgeführt worden (§ 7 Abs. 3, § 26 Abs. 8).

b) Öffentliche Sachen, also Grundstücke oder Rechte, die einem öffentlichen Zwecke oder dem Gemeingebrauche dienen, unterliegen nach § 7 Abs. 4 der Enteignung nur insoweit, als nach der Entscheidung der zuständigen Aufsichtsbehörde sie für ihren bisherigen Zweck entbehrlich sind oder sich die künftige Verwendung zu diesem Zwecke mit dem neuen Unternehmen vereinbaren lässt oder geeigneter Ersatz dafür vom Unternehmer geboten wird. Der Grundgedanke ist: die volkswirtschaftlich weniger wichtige Anlage soll der volkswirtschaftlich bedeutsameren weichen oder wenigstens sich dieser unterordnen. Damit wird im Prinzipe die Enteignung auch des öffentlichen Gutes und von Gegenständen, die früher für eine andere öffentliche Anlage erst im Enteignungswege erworben worden sind, möglich gemacht und zur Entscheidung dieser sonst vielumstrittenen Frage (s. die Abhandlung von Dr. Eger in dieser Zeitschr. Bd. XVIII S. 164 ff.) für das sächsische Rechtsgebiet eine feste Grundlage geschaffen.

4. Das Recht auf Ausdehnung der Enteignung wird in § 13 zunächst für den Enteigneten nicht, wie früher, besonders in den Thüringischen Gesetzen, vielfach geschehen, ziffermässig durch Festsetzung einer gewissen, von der Enteignung ergriffenen oder dem Enteigneten verbleibenden Quote des Umfanges oder Wertes des Ganzen, sondern nach dem Vorgange der neueren deutschen Enteignungsgesetze und im Einklange mit der Doktrin allgemein dadurch bestimmt, dass infolge der Abtrennung des enteigneten Teiles oder der Art seiner Verwendung zum Unternehmen (letzteres ist gegenüber dem preussischen und anderen Gesetzen besonders bemerkenswert, s. Erk. des Reichsger. vom 21. Dezbr. 1900 in dieser Zeitschr. Bd. XVII S. 358) der übrig bleibende Teil zur bisherigen Benutzung untauglich wird oder hierzu nur mit unverhältnismässigem Aufwande tauglich gemacht werden könnte. Dabei wird aber die bisher, mehr aus doktrinären als praktisch zu rechtfertigenden Gründen vielfach bestimmte absolute Verpflichtung zur Übernahme eines ganzen Gebäudes dem Unternehmer nicht auferlegt. Und mit Recht, denn die Erfahrung lehrt zur Genüge, dass Gebäude auch unter Verringerung ihres Umfanges noch zu ihrem früheren Zwecke benutzbar erhalten werden können; auch kann unter Umständen der abgebrochene Teil durch Anbau auf einer anderen Seite wieder ersetzt werden. In solchen Fällen aber erscheint es angemessener, den Enteigneten durch Vergütung des Wertes des zu beseitigenden Teiles und eventuell auch des Minderwertes des verbleibenden

Teiles abzufinden und ihm zu überlassen, für diese Entschädigung sich das Gebäude zweckentsprechend wieder einzurichten.

Weiterhin ist, wiewohl unter enger begrenzten Voraussetzungen, auch dem Unternehmer das Ausdehnungsrecht gegeben worden, nämlich dann, „wenn der Aufwand, welcher nötig wäre, um die frühere Benutzbarkeit des zurückgebliebenen Teiles wieder herzustellen, mehr als die Hälfte des Wertes betragen würde und der Eigentümer sich mit dieser Hälfte als Entschädigung für die Wertsverminderung nicht begnügen will“ (also nicht wegen einer durch entsprechende Nebenanlagen nicht zu behebenden Wertsminderung allein).

Endlich ist im Gesetze mit Rücksicht auf abweichende Auffassungen der Rechtswissenschaft und der Rechtsprechung (s. Eger, Komm. 2. Aufl. Bd. 1 S. 293 ff.) auch der Rechtscharakter der Ausdehnung der Enteignung als eines Zwangsrechtes und der entsprechenden behördlichen Entscheidung als Enteignungsaktes dadurch voll zum Ausdrucke gelangt, dass der Ausübung dieses Rechtes die Rechtswirkungen der Enteignung beigelegt werden und entgegen dem Erk. des Reichsger. vom 17. Septbr. 1898 (s. diese Zeitschr. Bd. XV S. 313) dessen Verfolgung im Rechtswege ausgeschlossen wird.

5. Landespolizeiliche Anordnungen im öffentlichen Interesse und zum Schutze der Anlieger. Der Schutz der Allgemeinheit und der Anlieger gegen Gefahren und Nachteile aus der enteignungsberechtigten Anlage ist, obwohl es sich hierbei um mit der Enteignung an sich nicht zusammenhängende polizeiliche Akte handelt, aus Zweckmässigkeitsgründen, wie in anderen Gesetzen, auch im sächsischen Gesetze in das Enteignungsverfahren einbezogen und der Enteignungsbehörde als solcher übertragen worden (§§ 16 bis 19). Bemerkenswert ist von den hier getroffenen Bestimmungen zunächst der Massstab, welcher für die Aufrechterhaltung öffentlicher Wege, natürlicher Wasserläufe und Schiffahrtskanäle und die Art der hierzu nötigen Nebenanlagen aufgestellt ist: es muss dadurch dem öffentlichen Bedürfnisse in ausreichendem Masse genügt werden (§ 16 Abs. 1); ferner, dass hinsichtlich der Sicherung der Allgemeinheit oder der Anlieger gegen Gefahren und Nachteile die Zuständigkeit der Enteignungsbehörde begrenzt ist durch die hierfür schon bestehenden anderen gesetzlichen Vorschriften, womit besonders die reichsgesetzlichen Vorschriften der Eisenbahnbetriebsordnungen gemeint sind (§ 16 Abs. 2); endlich, dass die Befugnis der Enteignungsbehörde, besondere polizeiliche Anordnungen im öffentlichen Interesse oder zum Schutze der Anlieger zu treffen, zeitlich beschränkt wird auf die Dauer von drei Jahren nach der Inbetriebsetzung des Unternehmens. Durch letztere Bestimmung wird die für das bisherige Recht zweifelhafte Frage entschieden, ob die Befugnis der Verwaltungsbehörde zur Anordnung von Nebenanlagen der in § 16 bezeichneten Art an die Dauer des Enteignungsverfahrens gebunden ist oder darüber hinaus fortdauert. In Sachsen ist bislang zumeist das Erstere angenommen worden. Anders in Preussen (Eger, Komm. 2. Aufl. Bd. 1 S. 533 ff.; Gleim, Eisenbahnbaurecht S. 308 ff. und diese Zeitschr. Bd. XVIII S. 341). Für das sächs. Rechtsgebiet wird nunmehr eine feste Regel hierfür gegeben, die ebenso zweckmässig wie billig erscheint, da in vielen Fällen erst die Inbetriebnahme des Unternehmens

abgewartet werden muss, bevor sich das Bedürfnis zu Schutzvorkehrungen etc. mit voller Sicherheit übersehen lässt.

Von Bedeutung ist im übrigen auch die Bestimmung in § 19, dass die Vorschriften der §§ 16—18 auch insoweit anzuwenden sind, als für ein mit dem Enteignungsrechte ausgestattetes Unternehmen von diesem Rechte nicht Gebrauch gemacht wird oder infolge eines solchen Unternehmens Nachteile an Grundstücken entstehen oder zu befürchten sind, die nicht von der Enteignung betroffen werden. Diese Bestimmung entspricht dem polizeilichen Charakter der hier in Frage kommenden Vorschriften und verfolgt den Zweck, dass nicht der Unternehmer einer mit dem Ent.-R. ausgestatteten Anlage nur aus dem Grunde vorziehen soll, von dem Ent.-R. keinen Gebrauch zu machen und dafür lieber höhere Grunderwerbspreise zu zahlen, um sich seiner Verpflichtung zur Herstellung von Sicherheits- und sonstigen Nebenanlagen zu entziehen oder sich erst im Prozesswege auf Grund der allgemeinen Rechtsvorschriften zur entsprechenden Entschädigungsleistung zwingen zu lassen.

II. Entschädigung.

Der sächsische Gesetzgeber geht davon aus, dass die Entschädigung des Enteigneten aus dem — gesetzlich erlaubten und gesetzmässig vollzogenen — Eingriffe in den Rechtskreis des Einzelnen nicht von selbst folgt, sondern nur kraft Gesetzes besteht, nicht als unbedingte Rechtsnotwendigkeit, wohl aber als eine Forderung der Gerechtigkeit, der sich der Staat als Gesetzgeber nicht entziehen darf. In der Art der Verwirklichung dieser Forderung ist aber der Gesetzgeber frei. Das zeigt sich auch im vorliegenden Gesetze in der Bestimmung der Person des Entschädigungspflichtigen, des Kreises der Entschädigungsberechtigten, des Umfanges und der Art und Weise der Befriedigung des Entschädigungsanspruches.

1. Die Entschädigungspflicht wird im Gesetze (§ 6) nicht dem Staate selbst, obwohl dieser der eigentliche Enteigner ist, sondern ausschliesslich dem Unternehmer auferlegt und damit auch jede subsidiäre Haftpflicht des Staates — wenigstens für die gesetzmässig vollzogene Enteignung — abgelehnt.

2. Entschädigungsberechtigt sind nach § 21

a) diejenigen, gegen die sich die Enteignung unmittelbar richtet; dies sind die Eigentümer der Sache und, wenn dem Unternehmer die Sache bereits gehört, diejenigen, deren Rechte der Durchführung des Unternehmens entgegenstehen;

b) diejenigen, denen infolge der gegen einen unmittelbar Beteiligten gerichteten Enteignung ein ihnen zustehendes dingliches Recht oder persönliches Gebrauchs- oder Nutzungsrecht entzogen oder geschmälert wird; dies sind die nicht von der Enteignung unmittelbar, aber von ihrer Wirkung Betroffenen.

Die nur persönlich Nutzungs- oder Gebrauchsberechtigten (also hauptsächlich die Pächter und Mieter, nicht auch die persönlich Erwerbsberechtigten) sind, obwohl ihre Rechtslage gegenüber dem Unternehmer eine andere ist, aus Billigkeitsgründen den dinglich Berechtigten gleichgestellt worden.

Die Kategorie unter a nennt das Gesetz Hauptberechtigte, die Kategorie unter b Nebenberechtigte. Diese Bezeichnung bedeutet keinen Unterschied in Ansehung des Umfanges der Entschädigungsberechtigung, sondern nur in der Art der Verwirklichung des Anspruches und der Stellung der Berechtigten im Verfahren (s. unter 4).

Zu den Hauptberechtigten sollen unter allen Umständen aber auch diejenigen gehören, für deren Rechte nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechtes die sich auf Grundstücke beziehenden Vorschriften gelten; dies sind hauptsächlich die Erbbaurechte, die eingetragenen Abbaurechte und die unter die Berggesetzgebung fallenden Bergbaurechte. Denn es sind vom Grundeigentume abgetrennte Befugnisse, die ein selbständiges rechtliches Dasein führen. Sollen sie demnach infolge einer Enteignung wegfallen, so muss diese immer hierauf besonders gerichtet werden.

3. Gegenstand der Entschädigung ist nach § 22 Abs. 1

a) der Wert des enteigneten Gegenstandes einschliesslich der mitenteigneten Bestandteile und Zubehörungen (s. o. unter I, 3a S. 266);

b) der Vermögensschade, welcher dem Enteigneten sonst durch die Enteignung selbst oder die Verwendung des enteigneten Gegenstandes zum Unternehmen, insbesondere am verbleibenden Besitztume oder in der Erwerbsthätigkeit verursacht wird;

c) der Vermögensschade, welcher den Nebenberechtigten durch Wegfall oder Schmälerung ihrer Rechte infolge der Enteignung entsteht.

Beim „sonstigen Vermögensschaden" im Sinne von Punkt b sind die Schäden am verbleibenden Besitztume und die persönlichen Verluste in der Erwerbsthätigkeit lediglich als Hauptbeispiele hervorgehoben worden. Im übrigen umfasst diese Kategorie auch die sämtlichen infolge einer Enteignung sonst entstehenden persönlichen Vermögensschäden, z. B. Aufwand für Umzug und einstweilige Ersatzvorkehrungen etc. Von besonderer Bedeutung sind hierbei die Worte „oder die Verwendung des enteigneten Gegenstandes zum Unternehmen". Denn hierdurch wird gesetzlich festgelegt, dass die Entschädigungsverpflichtung sich nicht blos auf die nachteiligen Folgen der Enteignung, d. h. der Eigentums- oder Rechtsentziehung an sich, sondern auch auf die durch die bestimmungsgemässe Verwendung des enteigneten Gegenstandes, d. h. durch die darauf errichteten Anlagen und deren Betrieb verursachten Schäden erstreckt, und damit eine jetzt noch in der Rechtswissenschaft bestehende Streitfrage im Einklange mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts (s. Eger, Komm. 2. Aufl. Bd. 1 S. 233 ff.) entschieden.

Zu den Vermögensschäden unter a, b und c gehört auch der infolge der Enteignung entgangene Gewinn. Er ist im Gesetze noch besonders als Gegenstand der Entschädigung hervorgehoben (§ 22 Abs. 2), andererseits ist aber die Wertserhöhung, welche der enteignete Gegenstand durch Gebrauch zu unrechtmässigen oder unsittlichen Zwecken erfahren hat, sowie der hierauf beruhende entgangene Gewinn von der Ersatzleistung ausdrücklich ausgeschlossen worden (§ 22 Abs. 3).

4. Als massgebender Zeitpunkt für die Entschädigungsfeststellung

wird in § 23 für das ordentliche Verfahren (s. unter III, 1 a) der Feststellungstermin, für das abgekürzte Verfahren (s. unter III, 1 b) der Enteignungstermin bestimmt. Dabei sollen aber Wertserhöhungen oder Wertsverminderungen, die der enteignete Gegenstand erst infolge der (durch die Enteignung gesicherten) Ausführung des Unternehmens erfährt, nicht berücksichtigt werden.

5. Die vielumstrittene Frage nach der Anrechnung der Vorteile (s. Eger, Komm. 2. Aufl. Bd. 1 S. 251 ff.) wird im Gesetze (§ 24) ebenfalls entschieden, und zwar, wie in Württemberg, Art. 11 Abs. 3 und Lübeck § 11, zu Gunsten der Theorie der beschränkten Anrechnung. Die dem Enteigneten aus der Enteignung selbst oder der Verwendung des enteigneten Gegenstandes zum Unternehmen erwachsenden Vorteile sind nur anzurechnen auf die Entschädigung für die Wertsminderung des Restbesitzes und sonstige persönliche Nachteile (Vermögensschade im Sinne von § 22 Abs. 1 unter b und c (s. oben unter 3), nicht aber auf den Wert des enteigneten Gegenstandes an sich (§ 22 Abs. 1 unter a). Letzteren muss demnach der Enteignete unter allen Umständen unverkürzt erhalten.

6. Stellung der Nebenberechtigten. Das Gesetz schlägt zwischen den hier in Betracht kommenden zwei Möglichkeiten (Surrogationsprinzip — Verweisung des Nebenberechtigten auf die für den enteigneten Gegenstand festgestellte Entschädigung — einerseits, Anspruch auf unmittelbare Entschädigung durch den Unternehmer andrerseits, einen Mittelweg ein.

Es gewährt in § 31 den Nebenberechtigten im Sinne von § 21 Abs. 1 unter b (s. oben unter 2) sowie auch den ihnen gegenüberstehenden Hauptberechtigten selbst das Recht, bis zu einem bestimmten Zeitpunkte im Verfahren — spätestens im Feststellungstermine — den Antrag auf besondere Entschädigung der Nebenberechtigten zu stellen. Ist dies rechtzeitig geschehen, so ist die Entschädigung für den Hauptberechtigten und die Nebenberechtigten je nach dem Umfange des einem jeden von beiden Teilen erwachsenden Schadens getrennt festzustellen und vom Unternehmer zu bezahlen. Ist es versäumt worden, so kann sich der Nebenberechtigte im Verfahren nur an die für den enteigneten Gegenstand festgestellte Entschädigung in dem Masse halten, als hierin die Entschädigung für das betreffende Nebenrecht mitinbegriffen ist; es verbleibt ihm aber die Verfolgung seines Anspruches, soweit dieser aus der für den Hauptberechtigten festgesetzten Entschädigung nicht gedeckt wird, gegen den Unternehmer, und soweit der Hauptberechtigte die dem Nebenberechtigten zukommende Entschädigung miterhalten hat, gegen den Hauptberechtigten im Rechtswege. Der Anspruch gegen den Unternehmer wird nur ausgeschlossen, soweit der Nebenberechtigte schuldhafterweise unterlassen hat, rechtzeitig Antrag auf besondere Entschädigung zu stellen.

Beschränkt ist der Anspruch auf besondere Entschädigung aber für die Hypotheken-, Grundschuld- und Rentenschuldgläubiger. Diese unterscheiden sich von den übrigen Nebenberechtigten dadurch, dass sich der Wert ihres dinglichen Rechtes als solchen unter allen Umständen im

Werte des ihnen verhafteten Grundstückes erschöpft. Diese Klasse von Nebenberechtigten konnte und musste daher in Ansehung der Forderung, für welche ihnen das Grundstück verhaftet ist, auf die für den Eigentümer festgestellte Entschädigung ausschliesslich verwiesen werden. Ein Anspruch auf besondere Entschädigung an den Unternehmer ist ihnen aber insoweit eingeräumt worden, als ihnen durch vorzeitige Rückzahlbarkeit des Hypotheken- oder Grundschuldkapitals oder der Ablösungssumme für die Rentenschuld (also vor Ablauf der bestimmten Zeit oder der sonst seitens des Schuldners einzuhaltenden Kündigungsfrist) infolge der Enteignung nachweislich ein Schade erwächst (§ 31 Abs. 4).

Das Surrogationsprinzip greift mithin nach dem Gesetze nur bezüglich derjenigen Nebenberechtigten Platz, denen ein Anspruch auf besondere Entschädigung nach § 31 Abs. 4 nicht zusteht oder nach Abs. 1 durch Unterlassung rechtzeitiger Anmeldung verloren gegangen ist. Diese sind im Enteignungsverfahren ausschliesslich auf die für den Hauptberechtigten festgestellte Entschädigung verwiesen. Zur Geltendmachung dieses Anspruches ist im III. Abschnitte §§ 51—56, 63 Abs. 3 noch ein besonderes Verfahren zu Gunsten der Nebenberechtigten vorgesehen worden.

7. Schutz des Unternehmers gegen Wertserhöhungen bei bevorstehender Enteignung. Das Gesetz ist auch in diesem Punkte nicht der Regelung von Preussen, Württemberg, Lübeck und Baden gefolgt, wonach der Anspruch auf Entschädigung für Neubauten, Anpflanzungen, sonstige neue Anlagen etc. nur ersetzt wird, wenn sich aus der Art der Anlage, dem Zeitpunkt ihrer Errichtung und den sonst obwaltenden Umständen ergiebt, dass solche nur in der Absicht vorgenommen worden sind, um höhere Entschädigung zu erzielen — was sich wegen der Schwierigkeit des Nachweises der dolosen Absicht in der Praxis als wenig wirksam erwiesen hat —, sondern es hat hier weit schärfere und positivere Handhaben bietende Bestimmungen getroffen:

a) es räumt zunächst im § 15 dem Unternehmer das Recht ein, nach Verleihung des Enteignungsrechtes den Eigentümern, Nutzungs- und Gebrauchsberechtigten derjenigen Grundstücke, die er für das Unternehmen zu erwerben oder zu benutzen beabsichtigt, diese Absicht durch die Enteignungsbehörde anzeigen zu lassen. Ist diese Anzeige erfolgt, so kann nach § 27 Abs. 1 der betreffende Eigentümer oder Berechtigte Entschädigung für Neubauten, Anpflanzungen oder sonstige nicht durch die Notwendigkeit oder durch ordnungsmässige Bewirtschaftung gebotene neue Anlagen und die hierdurch herbeigeführten Wertserhöhungen nur fordern, wenn die Anlagen mit Zustimmung des Unternehmers ausgeführt worden sind, oder soweit dadurch der Wert des Grundstücks für das Unternehmen erhöht worden ist. Für die Weiterführung begonnener Anlagen gilt diese Beschränkung nur, soweit dem Entschädigungsberechtigten die Weiterführung auf Antrag des Unternehmers untersagt worden ist. Der Enteignete hat bezüglich der ihm hiernach nicht zu entschädigenden Objekte das Recht der Wegnahme;

b) ist nach Einleitung des Enteignungsverfahrens der Plan der Anlage öffentlich ausgelegt worden, so gelten die gleichen Bestimmungen bezüglich der nach dem Plane in Anspruch zu nehmenden Grundstücke, ohne dass es einer besonderen Anzeige oder Untersagung an den Entschädigungsberechtigten bedarf (§ 27 Abs. 2);

c) ist der Plan endgiltig festgestellt worden, so kann der Unternehmer dem Entschädigungsberechtigten mit der gleichen Wirkung auch die gewöhnliche Feldbestellung oder sonstige Bewirtschaftung der zu enteignenden Grundstücke untersagen (§ 27 Abs. 2);

d) in allen diesen Fällen unter a, b und c ist der Unternehmer zum Ersatze desjenigen Schadens verpflichtet, der dem Entschädigungsberechtigten infolge der ihm auferlegten Beschränkung entstanden ist (§ 27 Abs. 4);

e) die Vorschriften unter a, b, c und d sind entsprechend anzuwenden und gelten auch gegen Dritte, wenn der Entschädigungsberechtigte nach der Anzeige oder nach der Planauslegung Dritten Rechte am Grundstücke oder persönliche Nutzungs- oder Gebrauchsrechte eingeräumt hat, durch deren Berücksichtigung sich der Betrag der vom Unternehmer zu leistenden Gesamtentschädigung erhöhen würde (§ 27 Abs. 5).

8. Verfolgung des Entschädigungsanspruches. Der sächs. Gesetzgeber geht nach der Begründung des Gesetzes davon aus, dass der Entschädigungsanspruch aus der Enteignung an sich öffentlichrechtlicher Natur und demgemäss zu dessen Feststellung in erster Linie die Verwaltungsbehörde berufen ist und dass sich die dem Enteigneten hiergegen nach der Verfassungsurkunde gegebene Berufung auf den Rechtsweg nur als ein durch das positive Recht gewährtes besonderes Rechtsschutzmittel darstellt, welches nicht auf innerer Notwendigkeit beruht, sondern nur zur grösseren Sicherheit für den Enteigneten eingeführt ist. Grundsätzlich ist daher nach §§ 32, 33 jeder Entschädigungsanspruch aus der Enteignung zunächst im Verwaltungswege festzustellen, und es ist erst, wenn eine solche Vorentscheidung vorliegt, die Klage im Rechtswege zulässig. Letztere ist an eine Frist von einem Jahre gebunden. Sie ist aber gegenüber jener Entscheidung einerseits nicht blos dem unmittelbar Enteigneten (Hauptberechtigten), sondern auch jedem Nebenberechtigten, der ein rechtliches Interesse an der betreffenden Entschädigungsfeststellung hat, und andrerseits auch dem Unternehmer gegeben worden, soweit sich letzterer vor oder bei der Bezahlung oder Hinterlegung des festgestellten Entschädigungsbetrages die Beschreitung des Rechtsweges dem Enteigneten gegenüber durch schriftliche Erklärung vorbehalten hat.

(Schluss folgt im nächsten Heft.)

9.

Die Verantwortlichkeit für den Schaden aus der verspäteten oder unterbliebenen Zustellung des von der Eisenbahn der Post übergebenen Avises.

Von **Dr. jur. W. Hertzer** in Strassburg i. E.

Nach § 68 Abs. 1 der Eisenb.-Verk.-Ordn. hat die Eisenbahn zu bestimmen, ob die Güter, deren Abladen ihr obliegt, dem Empfänger an seine Behausung zuzuführen sind, oder ob er von der Ankunft zu benachrichtigen ist. Die Benachrichtigung erfolgt stets schriftlich, und zwar hat die Eisenbahn die Wahl, ob sie das Benachrichtigungsschreiben (Avis) durch die Post oder durch besondere eigene Boten dem Adressaten zustellen will (siehe auch Allg. Abf.-Vorschr. § 49). Wird die erstere Art der Benachrichtigung gewählt, und geht das Benachrichtigungsschreiben dem Empfänger verspätet oder überhaupt nicht zu, so erhebt sich die Frage, wer für den daraus entstehenden Schaden verantwortlich zu machen ist. Als haftpflichtig kommen in Betracht: a) die Eisenbahnverwaltung, b) die betheiligten Postbeamten; die Postverwaltung selbst kann nicht in Anspruch genommen werden, denn deren Schadensersatzpflicht erstreckt sich nur auf den Verlust und die Beschädigung von Briefen mit Werthangabe oder von eingeschriebenen Briefen (Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches § 6 Abs. 1), nicht dagegen auf den Verlust oder die verzögerte Beförderung von gewöhnlichen Briefen oder von Postkarten, als welche die Avise aufgegeben werden (a. a. O. Abs. 5).

Der zu ersetzende Schaden kann einmal darin bestehen, dass das Gut in Folge der verzögerten oder unterbliebenen Abholung verdirbt, oder darin, dass der Empfänger genöthigt ist, für den Zeitraum, in welchem die Sendung über die lagerzinsfreie Zeit hinaus sich auf der Güter-Abfertigungsstelle befindet, Lager- oder Wagenstandgeld zu bezahlen (damnum emergens), oder auch darin, dass ihm der Gewinn entgeht, den er bei rechtzeitiger Empfangnahme des Gutes mit Wahrscheinlichkeit erwarten konnte (lucrum cessans, vergl. B.G.B. § 252).

Was die Schadenshaftung betrifft, so kann von einer solchen zunächst nicht die Rede sein, wenn durch die eigene Schuld des Adressaten die rechtzeitige Zustellung des Avises nicht erfolgen konnte, sei es, dass er das Benachrichtigungsschreiben nicht angenommen, sei es, dass er oder seine Bevollmächtigten im Augenblicke der Zustellung nicht anzutreffen waren oder sich derselben entzogen haben. Eine Ersatzpflicht tritt ferner auch dann nicht ein, wenn höhere Gewalt oder Zufall die rechtzeitige Bestellung des Avises verhinderten (B.G.B. §§ 275, 276, 285, 293).

Die ganze Frage spitzt sich sonach darauf zu, ob die Eisenbahn oder ob die betr. Postbeamten im Falle eines Verschuldens ihrerseits die in Rede stehende Verantwortlichkeit zu übernehmen haben. Selbstverständlich ist hierbei vorausgesetzt, dass der Empfänger in seiner Eigenschaft als Gläubiger dieses Verschulden nachzuweisen vermag.

Hinsichtlich dieser Ersatzpflicht enthält nun weder das Handelsgesetzbuch noch die Verkehrsordnung diesbezügliche positive Vorschriften. Zwar behandeln die §§ 431, 458 H.G.B. und § 9 E.V.O. die Verantwortlichkeit der Eisenbahn für ein Verschulden fremder Personen, diese Haftung ist jedoch insofern beschränkt, als es sich hier nur um solche Personen handelt, welche bei Ausführung der Beförderung thätig sind; die Avisirung aber kann man nicht mehr als einen Theil der Beförderung ansehen, die letztere hat vielmehr mit der Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation ihr Ende erreicht, falls nicht etwa die Zuführung durch den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer erfolgt, welcher Fall indessen bei der Benachrichtigung des Empfängers ausgeschlossen ist. Da ferner auch § 68 E.V.O., der das Verfahren bei Ablieferung des Gutes regelt, zwar über die Form und die Zeit der Benachrichtigung, nicht aber über die in Rede stehende Haftung Vorschriften enthält, so erübrigt nur, die Frage an der Hand der einschlägigen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu untersuchen. Das letztere behandelt die Verantwortlichkeit für fremdes Verschulden zunächst in den §§ 278 und 831.

Nach § 278 hat der Schuldner ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und seiner Erfüllungsgehülfen in gleichem Umfange zu vertreten wie eigenes Verschulden. Die Bestimmung des § 831 besagt, dass derjenige, welcher einen Anderen zu einer Verrichtung bestellt, zum Ersatze des Schadens verpflichtet ist, den der Andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten zufügt. Die Ersatzpflicht tritt jedoch nicht ein, wenn der Geschäftsherr bei der Auswahl der bestellten Person die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet, oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde. Da es sich im vorliegenden Falle ferner um die Verletzung einer Amtspflicht handelt, die einem Beamten einem Dritten gegenüber obliegt, so kommt noch § 839 in Betracht, der die Schadensersatzpflicht des Beamten im Einzelnen regelt.

Prüft man unter Zugrundelegung dieser Bestimmungen die Frage, wem in unserem Falle die Haftpflicht aufzuerlegen ist und berücksichtigt man hierbei, dass die Eisenbahn, welche als Vertragsschuldnerin den Empfänger von der erfolgten Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte zu benachrichtigen hat, zur Ausführung dieser Verrichtung die Post bestellt, so könnte es zunächst den Anschein gewinnen, als ob die Vorschrift des § 831 hier Anwendung zu finden habe, und die Eisenbahn demzufolge von der Schadensersatzpflicht befreit wäre; denn sie hat ja vorschriftsgemäss „die im Verkehr erforderliche Sorgfalt“ thatsächlich dadurch bekundet, dass sie mit der Zustellung der Avise die Post beauftragt, welche als ein staatliches Transportinstitut die denkbar sicherste Gewähr dafür bietet, dass die aufgegebenen Briefe auch an die richtige Adresse rechtzeitig gelangen. Weil nun die Post selbst, d. h. die Postverwaltung, für die verzögerte oder unterbliebene Zustellung gewöhnlicher Briefe oder Postkarten nicht haftet, so hätte folgerichtig nur der betr. Postbeamte nach Massgabe des § 839 die Verantwortung zu tragen.

Diese Annahme ist indessen nicht zutreffend, denn nach der geschichtlichen Entwickelung und der Rechtsanschauung, wie sie in der Wissenschaft

als herrschende angesehen wird, und wie dies auch in den Motiven zum Bürgerlichen Gesetzbuch ausgeführt ist, unterliegt es keinem Zweifel, dass der Begriff der unerlaubten Handlungen im Sinne der §§ 823 ff. nur ausserkontraktliche Handlungen umfasst und demgemäss die Bestimmungen der §§ 831 und 839 sich auf die Rechtsverletzung aus einem vertraglichen Schuldverhältnisse nicht beziehen können. Zuwiderhandlungen aus einem Schuldverhältniss der letzteren Art verpflichten den Schuldner vielmehr theils durch die allgemeinen, theils durch die besonderen Vorschriften, welche für das einzelne Schuldverhältniss selbst massgebend sind (vergl. Planck, Das Bürgerliche Gesetzbuch, Vorbemerkung zu § 823, S. 602, Motive II S. 727, Endemann, Lehrbuch des bürgerl. Rechts, 4. Aufl. S. 907). In dem Augenblicke nun, in welchem die Eisenbahn das Benachrichtigungsschreiben der Post zur Bestellung an den Adressaten übergiebt, besteht der Frachtvertrag noch zu Recht. Denn wenn auch der Transport der Sendung beendigt ist, so hat doch die Eisenbahn noch weitere vertragsmässige Verpflichtungen, nämlich die, den Empfänger von der Ankunft des Gutes zu benachrichtigen und ihm dasselbe auszuhändigen (E. V. O. §§ 68, 69). Die Benachrichtigung ist demnach ein Bestandtheil des Frachtvertrages, und die Eisenbahn kann sich unter Hinweis auf die Bestimmung des § 831 somit nicht der Haftpflicht entziehen, sondern muss gemäss § 278, welche Vorschrift die vertragsmässigen Verpflichtungen des Schuldners für Versehen seiner Erfüllungsgehülfen regelt, für den entstandenen Schaden aufkommen.

Allerdings ist es nicht ausgeschlossen, dass aus Anlass oder bei Gelegenheit der Erfüllung einer Verbindlichkeit oder sonst im Zusammenhange mit einem Schuldverhältniss eine unerlaubte Handlung begangen wird. In einem solchen Falle ist freilich neben dem vertragsmässigen Anspruche noch ein weiterer Anspruch auf Schadensersatz aus der unerlaubten Handlung begründet (Planck a. a. O.). Nehmen wir z. B. an, dass der Briefträger das Avis nicht nur dem Adressaten nicht zustellt, sondern auch von dem Inhalte desselben einem Dritten Kenntniss giebt, so dass dieser die Bezugsquelle des Empfängers erfährt. In diesem Falle steht letzterem zunächst ein Anspruch auf Schadensersatz gegen die Eisenbahnverwaltung wegen Verletzung des Frachtvertrages gemäss §§ 250, 252, 278 B.G.B. zu, daneben aber kann er, da gleichzeitig ein Verstoss gegen § 354 des Reichs-Strafgesetzbuchs (Verletzung des Briefgeheimnisses) vorliegt, aus §§ 823 Abs. 2 und 839 von dem schuldigen Postbeamten Schadensersatz verlangen.

Was im Uebrigen die Verantwortlichkeit der Eisenbahn aus § 278 betrifft, so erstreckt sich diese Haftung, wie die genannte Bestimmung besagt, auf den gesetzlichen Vertreter und diejenigen Personen, deren sich der Schuldner zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient. Voraussetzung der Haftpflicht ist demnach, dass ein Schuldverhältniss bereits bestand; in unserem Falle ist dies der Frachtvertrag. Das Wesen der Haftung besteht darin, dass die Handlungen des schuldigen Postbeamten in der Weise zu beurtheilen sind, als seien sie von der Eisenbahn selbst vorgenommen; ob der Beamte den Schaden durch Verstoss gegen seine Dienstpflichten oder durch sonstige

unerlaubte Handlungen herbeigeführt hat, ist ohne Belang; er kann aus § 278 nicht in Anspruch genommen werden, vielmehr ist die Eisenbahn dem Empfänger unmittelbar und ausschliesslich haftbar.

Steht sonach die Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung für die verspätete oder unterbliebene Bestellung der Avise durch die Post ausser Zweifel, so ist es dem Adressaten gleichwohl unbenommen, seine Ansprüche nicht gegen die Eisenbahn, sondern gegen den schuldigen Postbeamten geltend zu machen. Der letztere ist durch keine vertraglichen Verpflichtungen dem Empfänger gegenüber gebunden, er ist daher diesem aus § 839, allerdings mit wesentlichen Einschränkungen, haftbar. Nach dieser Gesetzesbestimmung hat ein Beamter, der vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht verletzt, für den dem Dritten daraus entstehenden Schaden aufzukommen. Bei fahrlässigen Handlungen ist die Haftung indessen nur eine subsidiäre; die Ersatzpflicht tritt nämlich in diesem Falle nur ein, wenn der Verletzte sich nicht auf andere Weise schadlos halten kann (§ 839 Abs. 1). Vorsätzlich handelt in unserem Falle der Postbeamte, wenn sein Wille darauf gerichtet war, das Benachrichtigungsschreiben verspätet oder überhaupt nicht zu bestellen, fahrlässig handelt er, wenn er die im Verkehr, d. h. die bei der Zustellung des Avises erforderliche Vorsicht ausser acht gelassen hat (B.G.B. § 276).

Wendet man die Bestimmung des § 839 auf den vorliegenden Fall an, so ergiebt sich zunächst, dass der Postbeamte zwar bei vorsätzlichen, nicht aber bei fahrlässigen Pflichtverletzungen haftbar ist, da ja der Empfänger auch auf andere Weise Ersatz erlangen kann, indem er nämlich die Eisenbahn aus § 278 in Anspruch nimmt. Für die Ersatzpflicht ist ferner Voraussetzung, dass der Adressat es nicht schuldhaft unterlässt, den Schaden durch den Gebrauch eines Rechtsmittels abzuwenden (§ 839 Abs. 3). Als Rechtsmittel ist in unserem Falle die Beschwerde bei der Postverwaltung verstanden, damit diese den Beamten zum Ersatz des Schadens veranlasst. Im Uebrigen liegt dem Empfänger die Beweispflicht ob, dass der Beamte thatsächlich seine Amtspflicht vorsätzlich verletzt, d. h. die Bestellung des Avises absichtlich verzögert oder unterlassen hat. Da dieser Nachweis jedoch in den meisten Fällen schwierig, wenn nicht überhaupt unmöglich sein dürfte, und da ferner bei fahrlässigen Pflichtverletzungen die erörterten Haftungsbeschränkungen bestehen, so wird der Adressat in der Regel wohl davon Abstand nehmen, von dem Postbeamten Ersatz zu verlangen, vielmehr den sichereren Weg wählen und sich auf Grund des § 278 lediglich an die Eisenbahn halten.

Von Bedeutung werden dagegen die Vorschriften des § 839, wenn die Eisenbahnverwaltung ihrerseits, nachdem sie auf Grund des § 278 Schadensersatz geleistet hat, den Rückgriff gegen den schuldigen Postbeamten nehmen will. In diesem Falle bleibt der Eisenbahn kein anderer Weg, als sich auf Grund der Bestimmungen des § 839 schadlos zu halten, und zwar haftet ihr dann der Beamte nicht nur bei vorsätzlichen, sondern auch bei fahrlässigen Pflichtverletzungen, da sie auf andere Weise nicht Ersatz zu erlangen vermag.

10.

Der Frachtvertrag der Eisenbahn-Verkehrsordnung als Vertrag zu Gunsten Dritter.

Von **Dr. iur. Rundnagel,**
Regierungsassessor in Posen.

Dass der Frachtvertrag als Vertrag zu Gunsten Dritter zu charakterisieren ist, „wird vom Standpunkt des heutigen Reichsrechts wohl schwerlich mehr bestritten werden“. Diesen Worten Hellwigs[1]) muss m. E. unbedingt beigepflichtet werden. Aus der Einreihung des Frachtvertrages in die Kategorie der Verträge der §§ 328—335 B.G.B. ergiebt sich für die rechtlichen Beziehungen der beteiligten drei Personen, Eisenbahn, Absender und Empfänger zu einander eine Reihe von Konsequenzen, deren Betrachtung wohl von Interesse ist.

Zunächst erhebt sich die Frage, von welchem Zeitpunkt an der Empfänger in Rechtsbeziehungen zu der Eisenbahn tritt. Hierüber giebt § 66 Abs. 1 und 2 V.O. Auskunft.

Abs. 1 lautet:

„Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsort dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung ihrer durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen . . . den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen“.

Abs. 2. „Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort berechtigt, die durch Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen, in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, dass er hierbei im eigenen oder fremden Interesse handelt. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen . . .“

In Absatz 1 ist nicht gesagt, dass auf Grund des Abschlusses des Frachtvertrages dem Empfänger unmittelbar ein — sei es auch nur bedingter oder betagter — Anspruch gegen die Eisenbahn erwächst. Aus den Umständen, insbesondere dem Zweck des Frachtvertrages, ist dies ebenfalls nicht zu entnehmen. Zieht man noch den Eingang des Absatzes 2: „der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort berechtigt“, in Betracht, so kann es einem Zweifel wohl nicht unterliegen, dass der Abschluss des Frachtvertrages für sich allein dem Empfänger keinerlei Rechte giebt, dass

---

[1]) Hellwig, „Die Verträge auf Leistung an Dritte“ § 68 (S. 477 ff.), vergl. ferner Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch VI. und VII. Aufl. Anm. 1 zu § 434 (S. 1529) und Einleitung zu § 435 (S. 1530), Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts V. Aufl. § 87 I 5 b (S. 433), Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich Bd. II Anm. 2 zu § 435 (S. 342), Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht § 18 II (S. 150 ff.), Hertzer, Handkommentar zur Eisenbahn-Verkehrsordnung Anm. 2 zu § 66 (S. 113), Entscheidungen des R. G. in Egers Eisenbahnrechtliche Entscheidungen Bd. I S. 134, Bd. IV S. 415. Über die älteren Ansichten vergl. Schott in Endemanns Handbuch des deutschen Handelsrechts Bd. III § 346 Anm. 18 (S. 402) und Eger, Das deutsche Frachtrecht Bd. II S. 80 ff.

vielmehr erst mit dem Zeitpunkt des Eintreffens des Gutes am Bestimmungsort der Empfänger in Rechtsbeziehungen zu der Eisenbahn tritt [1] [2]).

Diese bestehen lediglich darin, dass der Empfänger Gläubiger der Eisenbahn wird und zwar neben dem Absender. Dieser ist nach wie vor im Besitz der durch den Frachtvertrag erworbenen Rechte. Er kann nicht nur den Anspruch auf Erfüllung des Frachtvertrages geltend machen und Aushändigung des Frachtgutes an den Empfänger verlangen, sondern auch — in den an sich zulässigen Grenzen — den Inhalt des Frachtvertrages modifizieren, insbesondere die Person des Empfängers ändern, diesem also die erworbenen Rechte entziehen (§ 64 Abs. 1 und 4 V.O.). Die Rechte des Absenders sind also die stärkeren. Sie decken sich aber auch ihrem Umfange nach nicht mit denen des Empfängers. Wenn auch grundsätzlich sämtliche Rechte aus dem Frachtvertrag als dem Empfänger zustehend angesehen werden müssen, so ist doch eine Ausnahme zu machen, nämlich für die Rechte, die der Natur der Sache nach an die Person des Absenders geknüpft sind [3]). Ein derartiges Recht ist das Dispositionsrecht (§ 64 Abs. 1 V.O.). Der Empfänger kann zwar nach Massgabe des bürgerlichen Rechts über seine Ansprüche — z. B. durch Cession — verfügen, er ist aber darüber hinaus nicht befugt, den Inhalt des Frachtvertrages, insbesondere die Bestimmungsstation zu ändern [4]). Die Rechte des Empfängers sind also auch in ihrem Umfang geringere, als die des Absenders.

Eine schärfere Konkurrenz erwächst den Rechten des Absenders, wenn der Empfänger nach Ankunft des Gutes in Besitz des Frachtbriefes gelangt, oder Klage auf Erfüllung des Frachtvertrages erhebt: „Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt“, — „die Eisenbahn hat nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird“ (§ 64 Abs. 4 V O.).

Würde lediglich bestimmt sein, dass das Dispositionsrecht erlösche, so könnte man hieraus folgern, dass die übrigen Rechte des Absenders unberührt bestehen blieben, also insbesondere der Anspruch gegen die Eisenbahn auf Aushändigung des Gutes an den Empfänger. Aus der weiteren Bestimmung, dass die Eisenbahn lediglich die Anweisungen des Empfängers zu beachten hat,

---

[1]) Hellwig a. a. O. S. 479 ff., Cosack a. a. O. § 87 Ziff. 5 S. 433.

[2]) Nach § 434 H.G.B. hat der Empfänger bereits vor Ankunft des Frachtgutes das Recht, alle zur Sicherung des Gutes erforderlichen Massregeln zu ergreifen und dem Frachtführer die dieserhalb erforderlichen Anweisungen zu erteilen. Dieses Recht steht bei dem, den Bestimmungen der V.O. unterworfenen Frachtvertrag dem Empfänger nicht zu. Einmal ergiebt sich dies daraus, dass die Bestimmung des H.G.B. in der V.O. nicht Aufnahme gefunden hat und zwar ganz offenbar aus dem Grunde, weil für den Eisenbahnfrachtverkehr ein Bedürfnis nicht vorliegt. Sodann schliesst § 73 Abs. 1 V.O. die Ausübung eines derartigen Rechtes aus. (Vgl. Cosack a. a. O. § 87 II, 2 S. 434.)

[3]) Ähnlich Schott a. a. O. S. 403 ff., Thöl, Handelsrecht Bd. III § 37, Bd. IV S. 66 f. Puchelt a. a. O. Anm. 5 zu Art. 405 (S. 1229). A. M. Staub a. a. O. Anm. 5 zu § 435 (S. 1530).

[4]) Die Bestimmungen des § 52 Ziff. 17 und 18 (S. 91) der allgemeinen Abfertigungsvorschriften sind daher gerechtfertigt.

in Verbindung mit der des § 73 Abs. 1 V. O., nach der zur Geltendmachung der aus dem Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte nur derjenige befugt ist, dem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht, geht jedoch unzweideutig hervor, dass nunmehr der Empfänger der alleinige Gläubiger sein soll [1]). Eine Ausnahme ist selbstverständlich auch hier für die Rechte zu machen, die der Natur der Sache nach an die Person des Absenders geknüpft sind. Diese verbleiben ihm mit Ausnahme des Dispositionsrechtes, das — und zwar ohne von dem Empfänger erworben zu werden — untergeht [2]).

Völlig unberührt bleiben die Pflichten des Absenders. Insbesondere erwachsen dem Empfänger durch die Annahme des Frachtbriefes keinerlei Verpflichtungen [3]). Es steht in seinem freien Belieben, ob er von den erworbenen Rechten Gebrauch machen, insbesondere das Gut annehmen will. Weist er die ihm angefallenen Rechte zurück, so gilt der Rechtserwerb als nicht erfolgt (§ 333 B. G. B.). Die untergegangenen Rechte des Absenders, insbesondere das Dispositionsrecht, leben ohne weiteres wieder auf [4]) [5]).

Eine Aenderung in der Rechtsstellung des Empfängers tritt erst ein, wenn dieser der Eisenbahn gegenüber die aus dem Frachtvertrage erworbenen Rechte geltend macht. Alsdann wird er Schuldner der Eisenbahn und zwar ohne den Absender aus dem Schuldverhältnis zu befreien [6]). Zu beachten

---

[1]) Hellwig a. a. O. S. 484 ff. weist nach, dass diese Rechtsfolge innerlich gerechtfertigt ist.

[2]) So ist allein der Absender befugt, Ersatz des durch verzögerte Ausführung einer nachträglichen Verfügung entstandenen Schadens zu fordern.

[3]) Dies gilt unbeschränkt. Auch wegen der nach Aushändigung des Frachtbriefes entstandenen Lager- und Standgelder kann sich die Eisenbahn in diesem Stadium nur an den Absender halten. Hellwig a. a. O. S. 482.

[4]) Hellwig a. a. O. § 68 II, 3 (S. 482), Staub a. a. O. Anm. 9 zu § 433 (S. 1528), Puchelt a. a. O. Anm. 8 und 9 zu Art. 405 (S. 1230), Anm. 1 zu Art. 400 (S. 1232), Thöl a. a. O. § 36 (S. 63), Lehmann-Ring a. a. O. Anm. 14 zu § 433 (S. 338), Anm. zu § 435 (S. 342), Anm. 5 (S. 343) und Anm. 2 zu § 436 (S. 344), Rosenthal a. a. O. § 18 VI (S. 154), Ruckdeschel, Komm. zum Betriebsreglement § 59 [2] (S. 130), R. O. H. G. VI S. 273; a. M. Eger, Komm. zur V. O. Anm. 331 zu § 64 S. 379 ff.

[5]) Der Eisenbahn obliegt also die Verpflichtung, gemäss § 70 Abs. 1 V. O. die Anweisung des Absenders einzuholen, in gleicher Weise, wie wenn die Zurückweisung vor Aushändigung des Frachtbriefes erfolgt wäre. Abweichend hiervon bestimmt § 53 Ziff. 19 der allgemeinen Abs. Vorschriften (Teil II S. 96): „Wird der Frachtbrief vom Empfänger eingelöst, dagegen das Gut nicht abgenommen, so ist der Empfänger unter Aufforderung zur Abnahme zu benachrichtigen, dass das Gut auf seine Gefahr und Kosten lagert. Die Bestimmungen in § 70 E. V. O finden bei Überweisung derartiger Sendungen sinngemäss Anwendung. Eine Mitteilung an die Versandstation hat in diesen Fällen nicht stattzufinden, da das Verfügungsrecht des Absenders durch Einlösung des Frachtbriefes seitens des Empfängers nach § 64 Abs. 4 E. V. O. erloschen ist“. Auf das Bedenkliche dieser Bestimmung hat schon Reindl in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 69 von 1901 S. 1063 (Ziffer 3) unter Berufung auf Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht S. 298 ff. und die bei Eger, Entsch. Bd. XVII S. 277 und in der Zeitschr. f. den internationalen Eisenbahntransport Bd. 17 S. 277 ff. abgedruckte Entscheidung des Wiener Bez.-Gerichts hingewiesen.

[6]) Nach § 67 V. O. tritt diese Wirkung ein, wenn der Empfänger das Gut angenommen hat. Dieser Bestimmung ist jedoch nicht die Bedeutung beizumessen, dass nur durch die Annahme die Obligierung des Empfängers erfolgen könne. Sie schliesst

ist, dass die Zahlungspflicht des Empfängers sich nicht mit der des Absenders deckt. Jener ist nur verpflichtet, „nach Massgabe des Frachtbriefes" Zahlung zu leisten. Forderungen, die sich weder direkt noch indirekt — insbesondere durch Bezugnahme auf Begleitpapiere oder reglementarische Festsetzungen — aus dem Frachtbriefe ergeben, kann die Eisenbahn nur gegen den Absender geltend machen [1]) [2]).

Das einseitige Rücktrittsrecht des Empfängers aus § 333 B. G. B. erlischt [3]). Aber unlöslich sind auch jetzt noch nicht die rechtlichen Beziehungen zwischen der Eisenbahn und dem Empfänger. Beide Teile können durch Vertrag auf ihre Rechte verzichten und zwar insbesondere mit der Wirkung, dass diese Beziehungen erlöschen, und die der Eisenbahn zum Absender im ursprünglichen Umfange wieder aufleben. Voraussetzung dabei ist selbstverständlich, dass der Absender zu dem Abschluss eines derartigen Verzichtes sein Einverständnis erklärt. In der Praxis wird ausnahmslos der Empfänger der Offerent sein, und das Angebot durch dessen Erklärung, die Annahme des Gutes zu verweigern, erfolgen. In einem solchen Falle hat sonach die Eisenbahn, — soweit lediglich ihr Verhältnis zum Empfänger in Betracht kommt, — die Wahl, entweder diesen Verzicht — nach Einholung des Einverständnisses des Absenders — anzunehmen, oder die ihr aus dem Annahmeverzug erwachsenen Rechte geltend zu machen. Eine andere Frage ist, ob sie dem Absender gegenüber zur selbständigen Ausübung dieses Wahlrechtes befugt ist. Wir haben gesehen, dass durch Übergabe des Frachtbriefes nicht sämtliche Rechte des Absenders erlöschen, dass er vielmehr in Besitz derer bleibt, die der Natur der Sache nach nicht auf den Empfänger übergehen können. Hier liegt ein weiteres Beispiel eines derartigen Rechtes vor: lediglich der Absender ist befugt, über das Schicksal des der Eisenbahn anvertrauten Gutes zu entscheiden, nur er hat zu bestimmen, wie die Eisenbahn zu verfahren hat, ob sie den Verzichtsantrag annehmen oder ablehnen soll [4]).

Ist die Eisenbahn nicht berechtigt, selbständig in Fällen der hier gedachten Art Entscheidung zu treffen, so ergiebt sich ohne Weiteres hieraus die Verpflichtung, dem Absender Nachricht zukommen zu lassen und seine Entscheidung einzuholen.

---

vielmehr nicht aus, dass diese auch in anderer Weise entstehen kann. (Vergl. Staub a. a. O. Anm. 1 und 2 zu § 436 (S. 1522), Puchelt a. a. O. Anm. 1 zu Art. 406 (S. 1232), Lehmann-Ring a. a. O. Anm. 2 zu § 436 (S. 344), R. O. H. G. Bd. XX S. 410.)

[1]) Sonach bleibt ein Teil der Rechte und ein Teil der Pflichten an die Person des Absenders geknüpft.

[2]) Besondere Regelung hat die Berechtigung der Eisenbahn zur Nachforderung zu wenig und die Verpflichtung zur Erstattung zu viel erhobener Frachten und sonstiger Gebühren erfahren in § 61 Ziffer 4 V. O.

[3]) Vergl. Planck a. a. O. Anm. 3 zu § 333 (S. 112).

[4]) Verzögert der Empfänger die Abnahme des Gutes, so kann hierin unter Umständen die Erklärung eines Verzichtes liegen. Ist jedoch ein solcher aus der Verzögerung nicht ohne weiteres zu entnehmen, so hat die Eisenbahn ein sehr einfaches Mittel, die Sachlage zu klären: sie teilt dem Empfänger mit, dass ein Verzicht unterstellt werde, wenn nicht binnen einer bestimmten Zeit die Abnahme erfolge. Diesen Weg zu beschreiten, kann ebenfalls der Absender vorschreiben.

Eine jeden Zweifel ausschliessende Festlegung dieser Grundsätze ist in der V.O. nicht erfolgt. § 70 Abs. 1 V.O. besagt: „Ist der Empfänger des Gutes nicht zu ermitteln, verweigert oder verzögert er die Annahme oder die Abnahme, oder ergiebt sich ein sonstiges Ablieferungshindernis, so hat die Empfangsstation den Absender durch Vermittlung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntnis zu setzen und dessen Anweisung einzuholen. In keinem Fall darf das Gut ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders zurückgesandt werden“.

In Abs. 2 ist angeordnet, dass die Eisenbahn, wenn die Benachrichtigung des Absenders unthunlich, oder dieser mit der Erteilung der Anweisung säumig ist, oder eine Anweisung erteilt, die nicht ausführbar ist, das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen hat. Der Eisenbahn ist weiter die Hinterlegung für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, und unter gewissen weiteren Veraussetzungen der Verkauf unter Abführung des Erlöses an den Absender gestattet.

Mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Abs. 2 lässt sich nicht leugnen, dass in § 70 lediglich die Fälle in Betracht gezogen sind, in denen der Absender noch in Besitz der sämtlichen Rechte aus dem Frachtvertrage ist. Allein es dürfte wohl einem Bedenken nicht unterliegen, die Bestimmungen wegen Gleichheit des Grundes analog hier anzuwenden.

Der § 70 giebt dem Absender auf Grund des Ablieferungshindernisses ein Anweisungsrecht nicht, setzt vielmehr das Bestehen eines solchen voraus. Der Absender, der durch die Aushändigung des Frachtbriefes an den Empfänger sein Dispositionsrecht verloren hat, könnte sonach an sich lediglich die Eisenbahn anweisen, den Verzicht des Empfängers abzulehnen, anzunehmen oder herbeizuführen. Er müsste also zunächst die Eisenbahn anweisen, den Verzicht anzunehmen oder herbeizuführen, und wenn diese den Auftrag ausgeführt hat, auf Grund des ihm nunmehr wieder zustehenden Dispositionsrechtes weitere Verfügung — z. B. anderweite Aushändigung des Gutes — geben. Es steht aber nichts im Wege, dass der Absender mit seiner ersten Anweisung zugleich diese verbindet. Man wird sogar unbedenklich eine anderweite Verfügung allein — ohne ausdrückliche Anweisung, den Verzicht anzunehmen oder herbeizuführen — für ausreichend zu erachten haben, wenn aus ihr der Wille des Absenders hervorgeht, dass der Empfänger von seinen Verbindlichkeiten und Rechten entbunden werden soll.

Verbietet der Absender die Annahme des Verzichtes, so hat die Eisenbahn die ihr aus der Annahmeverweigerung gegenüber dem Empfänger erwachsenen Rechte, unter sinngemässer Anwendung der Abs. 2—4 § 70 V.O. geltend zu machen, in erster Linie also das Gut auf Gefahr und Rechnung des Empfängers auf Lager zu nehmen oder unter Nachnahme der Kosten bei einem öffentlichen Lagerhaus oder einem Spediteur zu hinterlegen; sie kann es ferner — unter gewissen weiteren Voraussetzungen — für Rechnung des Empfängers verkaufen.

Das Gleiche gilt, wenn die Benachrichtigung des Absenders nicht thunlich, dieser mit Erteilung der Anweisung säumig, oder die Anweisung nicht ausführbar ist.

Die Annahme des Gutes in Verbindung mit der des Frachtbriefes verpflichtet den Empfänger, der Eisenbahn nach Massgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten (§ 67 V.O.). Wie schon gesagt, kann diese Verpflichtung auch bereits früher eintreten. Die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief ist nur der späteste Zeitpunkt der Entstehung der Verbindlichkeit.

Auch hier hat der Eintritt des Empfängers in die Schuldverbindlichkeit nicht die Befreiung des Absenders zur Folge. Nach wie vor ist dieser der Schuldner der Eisenbahn als Kontrahent des Frachtvertrages[1]. Eine — allerdings praktisch sehr wesentliche — Ausnahme ist zu machen: Ist die Fracht oder sind sonstige Kosten auf den Empfänger angewiesen, dagegen die Aushändigung ohne Erhebung dieser Beträge erfolgt, und die rechtzeitige — und wirksame[2] — Geltendmachung des Pfandrechts unterlassen, so erlischt bezüglich dieser Forderungen der Anspruch der Eisenbahn an den Absender[3].

Die Annahme des Gutes ist auch noch in einer anderen Beziehung von einer sehr erheblichen rechtlichen Bedeutung. § 90 Abs. 1 V.O. bestimmt: „Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gut haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag erloschen“.

Diese Bestimmung gründet sich darauf, dass in der Annahme des Gutes und Erfüllung der durch den Frachtvertrag entstandenen Verbindlichkeiten eine Genehmigung liegt[4][5].

Genehmigen kann aber der Empfänger die Erfüllung des Frachtvertrages nur in dem Umfang, in welchem er selbst Berechtigter ist. Soweit dies nicht der Fall ist oder positiv ausgedrückt: insofern es sich um Ansprüche handelt, die unlösbar mit der Person des Absenders verbunden sind, kann sonach die vorbehaltlose Annahme des Frachtgutes nebst Zahlung der Fracht die der Eisenbahn obliegenden Verpflichtungen nicht berühren. Diese Ausnahme muss trotz der allgemeinen Fassung des Abs. 1 § 90 V. O. gemacht werden[6].. So geht z. B. der Anspruch des Absenders auf Ersatz des Schadens, der durch verspätete Ausführung einer nachträglichen Anweisung entstanden ist, nicht unter.

Abgesehen von dieser Einschränkung unterliegt die gedache Bestimmung noch weiteren auf Grund positiver Vorschriften (§ 90 Abs. 2 V.O.). Unter gewissen Voraussetzungen bleibt ein Anspruch gegen die Eisenbahn wegen

---

[1]) Vergl. Staub a. a. O. Anm. 4 zu § 436 (S. 1533), R. G. Bd. XLVII S. 33 ff.

[2]) Vergl. Staub a. a. O. Anm. 4 zu § 442 (S. 1545), Puchelt (Förtsch) a. a. O. IV. Aufl. Anm. 1 zu Art. 412 (S. 1261 ff.).

[3]) Selbstverständlich gilt dies nur für den Anspruch, der der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages zusteht. Ein Anspruch, der der Eisenbahn aus einem anderen Rechtsgrunde erwächst, — z. B. infolge ungerechtfertigter Bereicherung des Absenders, — wird hierdurch nicht berührt (vergl. Staub a. a. O. Anm. 2 und 3 zu § 442 (S. 1544), Cosack a. a. O. § 96 I b (S. 487).

[4]) Vergl. R. G. Bd. VI S. 104.

[5]) Die bekannte Streitfrage, ob § 90 Abs. 1 auch bei Frankosendungen Anwendung findet, mag hier unerörtert bleiben.

[6]) A. M. Eger, Komm. z. V. O. Anm. 473 zu § 90 (S. 566), Lehmann-Ring a. a. O. Anm. 8 zu § 438 (S. 352), Hertzer, a. a. O. Anm. 2 zu § 90 (S. 154).

mangelhafter Erfüllung bestehen. Alleiniger Glänbiger dieses Anspruches ist selbstverständlich lediglich der Empfänger.

Um zum Schluss noch einmal kurz das gewonnene Ergebnis zu betrachten, so hat man beim Eisenbahnfrachtvertrag folgende Perioden zu nnterscheiden:

I. Periode. Abschluss des Frachtvertrages und Transportzeit: lediglich der Absender ist Glänbiger und Schnldner.

II. Periode. Ankunft des Frachtgutes am Bestimmnngsort: der Empfänger wird neben dem Absender Gläubiger. Das Recht des Empfängers ist aber das schwächere — der Absender kann ihm die erworbenen Rechte entziehen — und das dem Umfang nach geringere — der Absender bleibt ausschliesslich in Besitz derjenigen Rechte, die der Natur der Sache nach an seine Person geknüpft sind, insbesondere im Besitz des Dispositionsrechtes.

III. Periode. Anshändigung des Frachtbriefes oder Klageerhebnng: das Dispositionsrecht des Absenders insbesondere die Befugnis, dem Empfänger die erworbenen Rechte zu entziehen, geht unter. Ferner erlöschen sämtliche Rechte des Absenders mit Ausnahme derer, die der Natur der Sache nach an seine Person geknüpft sind.

Dem Empfänger erwachsen keinerlei Pflichten. Er kann einseitig die erworbenen Rechte und zwar mit der Wirkung zurückweisen, dass die Glänbigerrechte des Absenders wieder erwachen.

IV. Periode. Geltendmachung der Rechte ans dem Frachtvertrag durch den Empfänger: der Empfänger wird Schuldner und zwar neben dem Absender. Seine Zahlungspflicht deckt sich jedoch nicht mit der des Absenders, sie wird vielmehr durch den Inhalt des Frachtbriefes begrenzt. Nnr im Einverständnis mit dem Absender kann die Eisenbahn durch Verzichtvertrag ihre Rechtsbeziehnngen znm Empfänger mit der Wirkung beseitigen, dass diejenigen zum Absender wieder im nrsprünglichen Umfang erstehen. Im Falle eines derartigen Verzichtsantrages, der insbesondere in der Annahmeverweigernng liegt, hat die Eisenbahn den Absender zn benachrichtigen nnd um Anweisung anzugehen.

V. Periode. Abnahme des Gutes:

a) der Empfänger wird, — wenn er es nicht bereits geworden ist, — Schuldner nach Massgabe des Frachtbriefs und zwar neben dem Absender.
b) Der Absender wird von der Verpflichtnng zur Zahlung der auf den Empfänger angewiesenen Beträge — jedoch lediglich bezüglich dieser — befreit, wenn die Eisenbahn die wirksame Geltendmachung ihres Pfandrechtes verabsänmt.
c) Alle Verbindlichkeiten der Eisenbahn erlöschen, wenn die Fracht nebst den sonst auf dem Gut haftenden Forderungen bezahlt ist. Ausgenommen sind einmal die dem Absender zustehenden Ansprüche unbedingt, und ferner die dem Empfänger auf Grund mangelhafter Vertragserfüllung erwachsenen nnter bestimmten Voraussetznngen.

11.

Noch einmal die Gepäckträger der Eisenbahn.

Eine Entgegnung von **Dr. F. Gorden**,
Amtsrichter in Hamburg.

Die Gesetzgebung des Deutschen Reiches auf eisenbahnrechtlichem Gebiete, auf den unklaren Satzungen der Artikel 42, 43, 45 R.V. fussend, hat von jeher zu verfassungsmässigen Bedenken Anlass gegeben. Die Competenz des Bundesraths zum Erlass des früheren Betriebsreglements, des alten Bahnpolizeireglements ist bestritten. An die Stelle des letzteren Reglements ist die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands getreten. Das Betriebsreglement wurde durch die Verkehrsordnung vom 15. November 1892, letztere durch die Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 ersetzt. Allen diesen Erlassen des Bundesraths wird von competenten Beurtheilern die Rechtsbeständigkeit abgesprochen. Die Ungiltigkeit der neuen Verkehrsordnung behauptet noch neuerdings Laband [1]) mit guten Gründen. Auch im Einzelnen scheinen sich bei unserer Verkehrsordnung die unliebsamen Streitigkeiten zu wiederholen, die in den 80er Jahren zwischen Thöl [2]) und Goldschmidt [3]) zu einem lebhaften Meinungsaustausch über die Rechtsgiltigkeit eines grösseren Theils der Vorschriften des Betriebsreglements von 1874 führten. Auch jetzt wird in der Fachlitteratur die Rechtsbeständigkeit der §§ 9, 31, 37, 38 und wohl noch mancher anderer Vorschriften der Verkehrsordnung von 1899 angezweifelt.

Bezüglich des letzteren Paragraphen habe ich auszuführen versucht, dass die in ihm getroffene Regelung der Haftung der Eisenbahn für das ihr in Aufbewahrung gegebene Gepäck als eine der gesetzlichen Sanktion entbehrende rechtliche Normirung ungiltig sei [4]). Bei § 37 V.O. treten dieselben Zweifel über seine Rechtsbeständigkeit wie bei § 38 auf. Von der Ansicht ausgehend, dass die von der Eisenbahn bestellten Gepäckträger zu ihren „Leuten" gehören, war ich zu dem Resultat gelangt, dass die Vorschrift des § 37 giltig sei [5]). In einer Kritik meiner Auslegung des § 37 stützt Reindl die Rechtsbeständigkeit dieses Paragraphen auf § 465 Abs. 3 H.G.B. [6]).

---

[1]) Laband, D. J.-Ztg. Bd. V S. 509 ff., Staatsrecht 1901 Bd. III S. 121 ff.
[2]) Thöl, Handelsrecht Bd. III § 49, Antikritik 1882.
[3]) Goldschmidt, Zeitschrift Bd. XXVI S. 606 ff., Bd. XXVIII S. 441 ff.
[4]) Arch. f. öff. Recht 1902 S. 413.
[5]) Bd. XVII S. 373 ff., Bd. XVIII S. 182 ff. dies. Ztschr.
[6]) Zwei eisenbahnrechtliche Fragen Bd. XIX S. 81 ff. dies. Ztschr.

Auch sonst haben sich zwischen Reindl und mir über die Auslegung des § 37 V.O. Divergenzen ergeben, die darin gipfeln, dass Reindl bezüglich der Haftung für die im Stationsbereiche den Transport des Reisegepäcks bewirkenden Gepäckträger eine Solidarhaftung der Eisenbahn und des transportirenden Gepäckträgers annehmen zu müssen glaubt, während ich der Meinung bin, dass die Eisenbahn eine ausschliessliche Haftung übernommen hat. Die Ergebnisse meiner Untersuchung waren folgende:

a) Es giebt nach der neuen V.O. zugelassene und bestellte Gepäckträger.

b) Die zugelassenen Gepäckträger sind selbständige Frachtführer und haften demgemäss nach den Grundsätzen des Frachtvertrages dem Reisenden für mangelhafte Ausführung des Transportauftrages. — Die bestellten Gepäckträger sind, soweit sie Transporte innerhalb des Stationsbereiches bewirken, keine selbständigen Gewerbetreibenden, keine Frachtführer, vielmehr „Leute" der Eisenbahn, für welche die Eisenbahn wegen mangelhafter Ausführung des Transportauftrages ausschliesslich haftet.

c) Die bestellten Gepäckträger sind, soweit sie ausserhalb des Stationsbereiches Transporte bewirken, selbständige Frachtführer und aus dem Transportvertrage ausschliesslich haftbar.

Demgegenüber behauptet Reindl: zu a) Es gebe nach der neuen V.O. nur bestellte Gepäckträger; zu b) und c) die Gepäckträger seien, mögen sie innerhalb oder ausserhalb des Stationsbereiches handeln, selbständige Frachtführer.

Bezüglich der Transporte innerhalb des Stationsbereiches übernehme die Eisenbahn „zufolge einer gesetzlichen Fiktion" aus Gründen des Verkehrsbedürfnisses die Mithaftung für schuldhafte Verletzung des Transportauftrages.

Diese Ergebnisse der Reindl'schen Untersuchung stehen den von mir aus der Vorschrift des § 37 gezogenen Folgerungen fast diametral gegenüber. Ob es Reindl gelungen ist, die sich aus § 37 ergebenden Streitfragen zu einer befriedigenden Lösung zu bringen, erscheint mir äusserst zweifelhaft.

Die erste Differenz zwischen Reindl und mir, ob es jetzt noch zugelassene oder nur noch bestellte Gepäckträger giebt, ist für die Entscheidung der Prinzipalfrage, Mithaftung oder ausschliessliche Haftbarkeit der Eisenbahn, belanglos. Denn ich hatte für die „zugelassenen" Gepäckträger selbständige Frachtführereigenschaft behauptet. Mag es jetzt nur noch eine Art von Eisenbahngepäckträgern geben, „bestellte" Gepäckträger, so handelt es sich um die Rechtsstellung dieser. Sind sie selbständige Frachtführer?

Ich hatte mich für meine oben zu b präzisirte Auffassung auf den Wortlaut der Motive zur Verkehrsordnung bezogen, den Gerstner [1]) folgendermassen wiedergiebt:

„Sind hiernach die Gepäckträger, auch soweit sie einen zwar von der Eisenbahn nicht übernommenen, aber mit der Beförderung des Reisegepäcks eng zusammenhängenden Transport besorgen, als Bedienstete

---

[1]) Die neuen Vorschriften in der E.V.O. Berlin, Springer'scher Verlag 1900 S. 14.

der Verwaltung zu betrachten, so musste es für angemessen erachtet werden, der Eisenbahn die Haftpflicht für ihr Personal auch in dieser Hinsicht in gleichem Umfange wie beim Frachtvertrage aufzuerlegen".

Reindl meint, dass diese Begründung der Fassung des § 37 gegen meine Ansicht spreche. Es ist doch, so führt er aus, in ihr in der unzweideutigsten Weise ausgesprochen, dass die Gepäckträger, auch soweit sie innerhalb des Stationsbereichs das Gepäck nach und von den Abfertigungsstellen verbringen, „einen nicht von der Eisenbahn übernommenen Transport besorgen", und er hält es für einigermassen auffallend, dass ich auf diese Worte der Motive, obwohl ich letzteren doch eine so entscheidende Bedeutung für die Auslegung des § 37 beimesse, kein Gewicht lege, sie vielmehr mit Stillschweigen übergehe. Zunächst mag Reindl mir wohl gestatten, ihm einen kleinen Widerspruch nachzuweisen. Hält er wirklich die Motive für so zweifelsfrei, wie er jetzt behauptet, so hätte er in seiner Bd. XVII S. 363 ff. d. Zeitschr. abgedruckten Abhandlung sie nicht dahin kritisiren dürfen, dass man kaum behaupten könne, dass in ihren Worten das Rechtsverhältniss zwischen dem Reisenden, dem Gepäckträger und der Eisenbahn, klar zum Ausdruck gebracht sei. Denn wollten die Motive nach der Reindl'schen Interpretation thatsächlich besagen, dass der von den Gepäckträgern übernommene Transport kein von der Eisenbahn übernommener sei, so ist, soweit die Motive in Betracht kommen, die Streitfrage gelöst. Denn dann wären die Gepäckträger die Uebernehmer des Transports und als selbständige Frachtführer zu erachten, mögen sie innerhalb oder ausserhalb des Stationsbereiches ihre Thätigkeit ausüben. So einfach ist aber die Auslegung des Wortlautes der Motive nicht. Sie besagen nicht das, was Reindl ihnen unterschiebt. Die Worte „soweit sie einen zwar von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport besorgen", müssen mit den Worten: „aber mit der Beförderung des Reisegepäcks eng zusammenhängenden Transport" in Zusammenhang gebracht werden. Dann ergiebt sich, dass die Motive sagen wollen: Die Gepäckträger haben zwar keine Frachtgutbeförderung im technischen Sinne, wohl aber eine solche Beförderung zu besorgen, die mit dem technischen Frachtguttransport in engem Zusammenhange steht. Die Bedeutung des betr. Satzes der Motive liegt also in der Gegenüberstellung der Thätigkeit der Gepäckträger zu dem technischen Gütertransport der Eisenbahn.

Der ganze siebente Abschnitt des dritten Buches des H. G. B. spricht von der „Beförderung" von Gütern auf der Eisenbahn. Als Frachtführerin übernimmt letztere gewerbsmässig solche Beförderungen. Der Gepäckbeförderungsvertrag, soweit der Gepäckträger in Frage kommt, ist nach den Worten der Motive kein eigentlich eisenbahnrechtlicher Transportvertrag. Er steht aber mit diesem in engem Zusammenhange. Denn das Gepäck des Reisenden, welches der Gepäckträger vom Wagen zur Abfertigungsstelle schafft, soll noch zur Beförderung aufgegeben werden (§ 465 Abs. 1 H. G. B.). Von der Aufgabe an ist es Frachtgut, das nach den Grundsätzen des Eisenbahnfrachtrechts befördert wird. Die Motive, allerdings einseitig nur den Hintransport des Gepäcks zum Bahnhofe betrachtend, sagen mit anderen Worten: Das Reisegepäck in der Hand des Gepäckträgers ist zwar noch

nicht Frachtgut, wird es aber demnächst werden. Es erscheint deshalb angezeigt, dass die Eisenbahn schon in der Zeit, wo es noch nicht bei der Abfertigungsstelle niedergelegt, aber im Stationsbereiche befindlich ist, die Haftung für das zur Beförderung aufzugebende Gepäck übernimmt.

Ich habe mit den fraglichen Worten der Motive nie einen anderen als den vorstehend entwickelten Sinn verbunden, bin deshalb über sie hinweggegangen und erst durch die Deutung Reindls darauf aufmerksam geworden, dass man den Ausdruck „Beförderung“ anders als im technischen Sinne verstehen könnte. Vorliegend kann aber nur die technische Bedeutung in Frage kommen, da die Motive von praktischen Fachmännern verfasst sind und nicht angenommen werden darf, dass sie das Wort „Beförderung“ anders verstanden wissen wollten, als es im Sinne des 7. Abschnitts des dritten Buches H. G. B. verstanden werden muss, das heisst, als einen den Inhalt des eisenbahnrechtlichen Transports erschöpfenden Ausdruck.

Dass die Motive jedenfalls die „bestellten“ Gepäckträger nicht als selbständige Frachtführer angesehen wissen wollten, ergiebt sich daraus, dass sie in dem Nachsatze der Eisenbahn die Haftpflicht für die Gepäckträger „in gleichem Umfange wie beim Frachtvertrage“ auferlegen. Bei dem Eisenbahnfrachtvertrage haftet aber die Eisenbahn ausschliesslich für Versehen ihres Personals.

Aus den Motiven zu § 37 V. O. kann demnach nicht gefolgert werden, dass die im Stationsbereiche ihre Thätigkeit ausübenden Gepäckträger selbständige Frachtführer sind. Aus ihnen ergiebt sich vielmehr das Gegentheil. Die diesbezüglichen Ausführungen Reindls sind unrichtig.

Gewichtiger sind seine Argumentationen zu 4 seiner Kritik: Er behandelt hier den Fall, dass der Gepäckträger das Gepäck über den Stationsbereich hinaus nach der Wohnung des Reisenden zu verbringen hat, und er hebt hervor, dass der Reisende für die ganze Beförderung von der Bahnabfertigungsstelle an einen einheitlichen Preis zahlt und einen einheitlichen Beförderungsvertrag abschliessen will. „In solchem Falle“, meint er gegenüber meiner abweichenden Ansicht, „können nun aber doch nicht aus ein und demselben Beförderungsvertrage je nach dem Orte, wo der Schaden eingetreten ist, für die Haftung des Gepäckträgers selbst verschiedene Grundsätze bestehen oder gar eine Zweitheilung der Person des Gepäckträgers vorgenommen werden, in der Weise, dass er bis zur Grenze des Stationsbereichs zu den „Leuten der Eisenbahn“ gerechnet und von dieser Grenze ab in einen selbständigen Frachtführer verwandelt wird . . . . . .“ In der Erörterung dieses Falles liegt der Kernpunkt der ganzen Frage, und ich hebe hier noch einmal hervor[1], dass die von mir angenommene „Zweitheilung“ der Rechtsstellung des Gepäckträgers mich stutzig gemacht und zu neuerlichen Zweifeln angeregt hat. Trotzdem bleibe ich dabei, dass meine Auffassung von der Stellung des Gepäckträgers die gesetzlich gewollte ist.

Richtig ist Reindls Ausführung, dass bei seiner Konstruktion der Haftung

[1]) Cfr. Bd. XVII S. 373 dieser Zeitschrift.

für Verschulden des Gepäckträgers der Reisende besser gestellt ist, weil er, mag eine schuldhafte Beschädigung des Reisegepäcks innerhalb oder ausserhalb des Stationsbereichs erfolgen, stets den Gepäckträger als Haftpflichtigen in Anspruch nehmen kann und, wenn die Beschädigung des Gepäcks innerhalb des Stationsbereichs erfolgte, auch die Eisenbahn mit zum Schadensersatz heranziehen darf. Unrichtig ist aber die Ansicht Reindls, dass der Reisende von meinem Standpunkte aus den Nachweis zu erbringen habe, dass der Beschädigungsfall innerhalb oder ausserhalb des Stationsbereichs eingetreten sei und der Reisende, der diesen schwierigen Nachweis nicht erbringen könne, seines Ersatzanspruchs verlustig gehe. Nach meiner Auffassung braucht der Reisende nur eine diesbezügliche Behauptung aufzustellen. Verklagt der Reisende beispielsweise die Eisenbahn, so wird er klagebegründend ausführen, dass er dem Gepäckträger der Eisenbahn ein Gepäckstück innerhalb des Stationsbereichs zur Beförderung übergeben habe, und dass das Gepäckstück verloren gegangen sei. Die Eisenbahn hat dann den Beweis zu führen, dass sie bis zur Grenze des Stationsbereichs den Transport ordnungsmässig ausgeführt hat. Führt sie diesen Beweis, so wird zwar der Kläger mit seiner Klage abgewiesen, er hat aber durch den Prozess erfahren, wo der Schuldige zu suchen ist. Er nimmt nunmehr den betr. Gepäckträger in Anspruch, und dieser muss ihm Entschädigung leisten, wenn er nicht ebenfalls sich zu exculpiren vermag. Auf diese Weise zeitigt zwar ein Rechtsstreit einen neuen. Dies ist aber eine Folge des fehlerhaften Gesetzes, beweist aber nichts gegen die Richtigkeit meiner Konstruktion der Rechtsstellung der Gepäckträger [1]).

Wenn die Eisenbahnverkehrsordnung im § 37 sagt: „Die Eisenbahn stellt Gepäckträger an, die Dir im Stationsbereich Deinen Koffer von der Abfertigungsstelle nach der Bahnhofsdroschke bringen sollen. Sie hat auch nichts dagegen, wenn der Gepäckträger Dir Deinen Koffer direkt in die Wohnung schafft. Das geht mich aber nichts an, das hast Du mit dem Gepäckträger auszumachen“, so weiss ich, dass ich mit dem Gepäckträger einen neuen Vertrag über die Beförderung des Koffers von der Grenze des Stationsbereiches bis zu meiner Behausung eingehe. Ist obiges der Inhalt bezw. Wille des Gesetzes, so muss ich eben wissen, dass ich zwei Beförderungsverträge, einen mit der Eisenbahn, den anderen mit dem Gepäckträger, abschliesse.

Den Haupteinwand gegen die Reindl'sche Konstruktion der Rechtsstellung der Gepäckträger bildet aber der Nachweis, dass die Haftungsnormirung des § 37 bezüglich der Eisenbahn unzulässig wäre, wenn seine Ansicht die richtige ist. Er stützt sie auf § 465 Abs. 3 H.G.B. Aber auch hier übersieht er, wie bei der Auslegung des Wortlauts der Motive, dass der Absatz 3 den Ausdruck „Reisegepäck, das nicht zur Beförderung aufgegeben ist“, als technischen im Gegensatz zu dem im Absatz 1 erwähnten Gepäck verstanden wissen will. Die gesetzliche Vorschrift hat also das zwar nicht zur Aufgabe

[1]) Cfr. meine Kritik des § 37 V.O. Bd. XVII S. 380 dies. Ztschr.

gelangte, aber doch durch die Eisenbahn beförderte Gepäck, d. h. diejenigen Gegenstände, welche der Reisende im Wagenabtheil mit sich führt [1]), im Auge. Das in der Hand des Gepäckträgers befindliche Reisegepäck ist kein Gepäck i. S. des § 465 Abs. 3.

Da man nun nicht annehmen darf, dass die Verkehrsordnung eine gegen das Gesetz verstossende Anordnung hat treffen wollen, so ergiebt sich, dass die V.O. die Haftung der Eisenbahn für Verschulden der Gepäckträger nur aus § 458 H.G.B. herleiten wollte. Danach sind die Gepäckträger, soweit sie innerhalb des Stationsbereichs handeln, „Leute“ der Eisenbahn. Letztere haftet für sie nicht in solidarischer Gemeinschaft, sondern ausschliesslich, in gleichem Umfange wie beim Frachtvertrage.

Hiermit könnte ich meine Entgegnung auf Reindls Kritik schliessen. Inzwischen sind bei mir aber Zweifel darüber aufgetaucht, ob die Vorschrift des § 37 V.O. überhaupt rechtsgiltig ist. Nach der Auffassung des Gesetzgebers soll die Rechtswirksamkeit aus § 458 H.G.B., § 9 V.O. hergeleitet werden. Dem letzteren Paragraphen fehlt aber, wie ich im Archiv f. öffentl. Recht 1902 S. 422 nachgewiesen zu haben glaube, die gesetzliche Wirksamkeit. § 458 H.G.B. statuirt nur eine Haftung der Eisenbahn für ihre Leute in beschränktem Sinne, nämlich insoweit, als es sich um eine Thätigkeit bei der Beförderung von Gütern oder Personen auf den Eisenbahnen handelt. Einen solchen Transport besorgen die Gepäckträger nicht. Versagt aber § 458 H.G.B., so ist die auf ihn gestützte Haftungsnormirung ungesetzlich. Die weitere Folge würde sein, dass sich die Haftung der Eisenbahn für ihre im Stationsbereiche thätigen Gepäckträger nach § 431 H.G.B. oder nach bürgerlichem Rechte [2]) bestimmte. Auch hieraus folgt, dass die Eisenbahn, soweit es sich um contractliches Verschulden handelt, niemals solidarisch mit dem Gepäckträger, sondern stets selbständig dem Reisenden zu haften hat.

---

[1]) Zur Auslegung des § 465 H.G.B. cfr. Arch. f. öff. Recht 1902 S. 418.

[2]) § 278 B.G.B.

12.

Beiträge zur Erläuterung des Preussischen Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892.

Von **Dr. Georg Eger,**
Regierungsrath in Berlin.

I.

Die behördliche Genehmigung einer Kleinbahn.

Nach § 2 des Preussischen Kleinbahngesetzes bedarf es zur Herstellung und zum Betriebe einer Kleinbahn der Genehmigung der zuständigen Behörde (§ 3).

I. Das Erforderniss der behördlichen Genehmigung bezieht sich nur auf die Herstellung und den Betrieb einer Kleinbahn. Handelt es sich um eine dem Eisenbahngesetze vom 3. Novbr. 1838 unterliegende Bahn, so genügt die behördliche Genehmigung nicht, sondern bedarf es der landesherrlichen Konzession gemäss § 1 l. c. Daher muss in allen Fällen dem Genehmigungsverfahren die Prüfung der Vorfrage vorangehen, ob auf die beantragte Bahn die Voraussetzung für die Anwendbarkeit des Gesetzes von 1838 zutrifft. Ist dies der Fall, so muss die Genehmigung für die Herstellung und den Betrieb einer Kleinbahn Seitens der zuständigen Behörde versagt und der Antrag auf den Weg des landesherrlichen Konzessionsverfahrens verwiesen werden. Im Zweifel erfolgt die Entscheidung auf Berufen der Betheiligten durch das Staatsministerium nach Massgabe des § 1 Abs. 3 des Kleinbahngesetzes.

II. Die behördliche Genehmigung der Kleinbahn hat ebenso, wie die landesherrliche der dem Gesetz von 1838 unterliegenden Bahnen den Charakter einer Konzession und gewährt dem Unternehmer ein Privileg, d. h. ein mit besonderen Vorrechten ausgestattetes, an die Person des Unternehmers geknüpftes Recht. Dass die behördliche Genehmigung einer Kleinbahn nicht ausschliesslich polizeilichen Charakter hat, ist bereits an früherer Stelle (in dieser Zeitschr. Bd. XV S. 182 ff.) auf Grund der Entstehungsgeschichte, der Fassung und des Inhalts des Kleinbahngesetzes eingehend begründet worden. Dass gemäss § 4 der Genehmigung eine auf bestimmte Richtungen beschränkte polizeiliche Prüfung voranzugehen hat, schliesst die Prüfung nach Massgabe der in Betracht kommenden öffentlichen und privaten Interessen, der wirthschaftlichen und finanziellen Grundlagen, des Verhältnisses zu den verschiedenen Zweigen der Verwaltung (Post-, Telegraphen-, Militair- etc.) und daher auch der Bedürfnissfrage nicht aus. Die behördliche Genehmigung gewährt dem Kleinbahnunternehmer die Rechte und Pflichten des Inhabers eines Privilegs. Aus dem Charakter des Privilegs folgt:

1. Die Genehmigung beruht auf freiwilliger Verleihung Seitens der zuständigen Behörde. Der Bewerber hat kein Recht darauf. Die Genehmigung kann ihm verweigert werden, auch wenn er sich zur Erfüllung der nach Massgabe des Gesetzes zu stellenden Bedingungen bereit erklärt. Die Ablehnung kann nach freiem Ermessen der Behörde aus Gründen des öffentlichen Wohles, sowie wegen mangelnden Bedürfnisses, ungenügender finanzieller Grundlage, unzureichender Rentabilität etc. erfolgen.

2. Ist die Genehmigung ertheilt, so bildet das dadurch begründete Bau- und Betriebsrecht ein wohlerworbenes Recht des Unternehmers, welches nicht einem einseitigen polizeilichen Widerrufe der genehmigenden Behörde unterliegt, sondern nur aus den in den Gesetzen oder in der Konzession vorgesehenen Gründen (Erlöschen: §§ 23, 26, 27; Rücknahme: §§ 24—27; Ablauf der Zeit § 13) ohne Schadloshaltung entzogen werden darf. Anderenfalls ist die Entziehung nur aus den Gründen und unter Gewähr der Entschädigung zulässig, welche das Gesetz für die Entziehung des Privateigenthums bezw. für den Erwerb der Bahn durch den Staat (§ 30 ff.) oder den Wegeunterhaltungspflichtigen (§ 6 Abs. 3) vorsieht.

3. Die Genehmigung gewährt dem Unternehmer in öffentlicher und privatrechtlicher Beziehung das Recht zur Ausführung und zum Betriebe der Bahn. Nicht nur die Zulässigkeit ist anerkannt, sondern auch, dass sie dem öffentlichen Verkehre dient und mithin als ein im öffentlichen Wohle liegendes Unternehmen in ihrem Bau und Betriebe durch das Recht der Mitbenutzung öffentlicher Wege (§§ 6, 7), die Unstatthaftigkeit der auf Betriebsunterlassung gerichteten actio negatoria und — erforderlichenfalls — die Verleihung des Enteignungsrechts zu fördern und ihr Interesse mit den anderen öffentlichen Interessen thunlichst in Einklang zu bringen ist.

4. Das Recht des Unternehmers ist ein persönliches Privileg. Es darf daher grundsätzlich ohne Genehmigung der zuständigen Behörde auf dritte nicht übertragen werden. Dies schliesst jedoch die Vergebung des Baus in Generalentreprise oder einzelner Theile (Loose) unter Verantwortlichkeit des Unternehmers nicht aus, ebensowenig die Bestellung qualifizirter (§ 4 Ziff. 3) Bevollmächtigter für den ganzen Betrieb oder einzelne Theile desselben. Dagegen würde Verpachtung, Betriebsüberlassung, Fusion, eine Rechtsübertragung bedeuten und daher nach § 2 Satz 1 — aber auch als wesentliche Aenderung des Betriebes nach Satz 2 — ohne behördliche Genehmigung unzulässig sein. Für juristische Personen als Unternehmer ist es Grundsatz, dass die Genehmigung dem Antragsteller für seine Person zu ertheilen ist (Satz 1 Ausf.-Anw. z. § 2). Dagegen soll, wenn der Antragsteller eine physische Person ist, nach Satz 2 a. a. O. in der Regel nichts entgegenstehen, die Genehmigung auch auf die Erben und sonstigen Rechtsnachfolger unter der Voraussetzung zu erstrecken, dass gegen die Person der letzteren als Betriebsunternehmer sich nicht etwa Bedenken ergeben sollten (Ausländer, Staatsbeamte etc., vergl. K. Hilse, Deutsch. Strass.- u. Kleinb.-Zeitg. XII S. 684).

5. Die Ermächtigung, die aus der Genehmigung sich ergebenden Rechte und Pflichten auf eine bestimmte andere Person, Gesellschaft u. s. w. zu übertragen, kann zwar gegebenenfalls ausnahmsweise in der Genehmigungsurkunde ausgesprochen werden, ist aber nur dann unbedenklich, wenn die Uebertragung innerhalb kurzer Frist gewährleistet und zugleich die finanzielle Sicherheit der neu eintretenden Unternehmer nachgewiesen ist. Wo diese Voraussetzungen nicht zutreffen, soll die Ausstellung einer neuen Genehmigungsurkunde vorbehalten werden, in welcher etwa erforderliche Aenderungen und Ergänzungen Aufnahme zu finden haben (Erl. d. Min. d. öffentl. Arb. 20. 2. 1898 Zeitschr. f.

Kleinb. V S. 243). In alle Genehmigungsurkunden soll daher in Zukunft die Bestimmung aufgenommen werden, dass die Uebertragung der aus der Genehmigung sich ergebenden Rechte und Pflichten an einen anderen Unternehmer nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden zulässig ist. Der Berücksichtigung durch diese bedarf aber ein Vertrag über Betriebsleistungen nicht, der die konzessionsmässigen Rechte und Pflichten des Konzessionars unberührt lässt und sich nur privatrechtlich auf die finanzielle Seite der Betriebsverwaltung erstreckt — ausser wenn es sich um eine dem Eisenbahngesetz von 1838 unterworfene Bahn oder einen Unternehmer handelt, der bereits benachbarte Kleinbahnen besitzt oder betreibt und eine Verschmelzung derselben beabsichtigt ist (Erl. d. Min. d. öff. Arb. 15/1 1903. Zeitschr. für Kleinb. X S. 120).

6. Mit der persönlichen Natur des Rechts hängen auch die weiteren Bestimmungen der Ausführungs-Anweisung Satz 3 zu § 2 des Kleinbahngesetzes zusammen, wonach, wenn der Unternehmer ein Ausländer ist, bei der Genehmigung vorgeschrieben werden muss, dass er im Inlande Domizil mit der Wirkung zu nehmen hat, dass er von demselben aus regelmässig die Verträge mit den dem Reiche Angehörigen abzuschliessen und wegen aller aus seinen Geschäften mit solchen entstehenden Verbindlichkeiten bei den Gerichten des betreffenden Ortes Recht zu nehmen hat. Dies gilt auch für die Erben und sonstigen Rechtsnachfolger, sobald das Unternehmungsrecht auf dieselben übergeht.

7. Mit den aus der Genehmigung folgenden Rechten übernimmt der Unternehmer auch die gesetzlichen, konzessions- und bestimmungsmässigen Pflichten im Interesse der Post- und Telegraphen-Verwaltung, der Landesvertheidigung, die Anschlusspflicht u. s. w., insbesondere aber mit dem Betriebsrechte auch die Betriebspflicht zur sicheren, regelmässigen Beförderung der Personen und Güter zu gleichen, öffentlich bekannt gemachten Preisen und Zeiten. Der Unternehmer ist dem Staate, wie dem Publikum gegenüber zur Erfüllung dieser Pflichten verbunden, die nach Massgabe des Gesetzes öffentlich-rechtlich (§ 23—27), aber auch — soweit angängig — privatrechtlich verfolgt werden darf. Auch der Umstand, dass es sich nicht allein um persönlich auszuübende Rechte, sondern auch um persönlich zu erfüllende Pflichten handelt, ist ein weiterer Grund, weshalb der Unternehmer nicht einseitig ohne staatliche Genehmigung auf seine Konzession oder deren Ausübung verzichten, dieselbe an Dritte veräussern, das Unternehmen verpachten, den Betrieb desselben anderen überlassen darf (s. Ziff. 4 S. 292). Die Genehmigungsbedingungen begründen nach der zutreffenden Annahme des Reichsgerichts Zwangspflichten, deren Verletzung schadensersatzpflichtig macht (Erk. vom 26. 1. 1899 Entsch. in Civils. Bd. 43 S. 256; in dies. Zeitschr. Bd. XV S. 351, vgl. auch K. Hilse, D. Strassen- und Kleinb.-Zeitg. 1898. Nr. 5. S. 57).

II.

Die Kreuzung öffentlicher Wege durch Kleinbahnen.

Das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 bestimmt im § 6 Absatz 1, dass,

soweit ein öffentlicher Weg benutzt werden soll, der Unternehmer die Zustimmung der aus Gründen des öffentlichen Rechts zur Unterhaltung des Weges Verpflichteten beizubringen hat. Hierbei ist unter „Benutzung" Mangels irgend einer Einschränkung jede Art der Inanspruchnahme des Weges für die Zwecke der Herstellung und des Betriebes der Bahn und ihrer planmässigen Anlagen zu verstehen, sei es, dass es sich um die Einfügung der Schienenstrasse und den Betrieb auf derselben in der Längsrichtung des Weges handelt oder um die Kreuzung im Niveau, Unter- oder Ueberführung in der Querrichtung, Anschlussanlagen und gleichviel, ob der Wegekörper ganz oder nur theilweise, ob in seiner vollen Länge oder nur in einem Abschnitte, ob für die Hauptanlagen — die Schienenstrasse — oder nur für Nebenanlagen, z. B. Telegraphen-Signal-Anlagen, Aufstellung und Anbringung der oberirdischen oder unterirdischen elektrischen Leitung etc. benutzt werden soll. Der Annahme, dass hier unter Benutzung nur die Einlegung der Schienen in der Längsrichtung des Weges gemeint sei, alle anderen Fälle der Benutzung, insbesondere für die Kreuzung im Niveau, Unter- und Ueberführung, nicht unter § 6 gehören (Gleim, Kleinb.-Ges., § 6 Anm. 1), kann nicht beigepflichtet werden. Weder gestattet der Wortlaut eine derartige Beschränkung, noch ist dieselbe in den legislativen Verhandlungen irgendwie konstatirt worden. Wenn auf die Verwaltungspraxis Bezug genommen wird, welche für die dem Ges. v. 1838 unterworfenen Bahnen — Haupt- und Nebenbahnen — besteht und für Kreuzungen öffentlicher Wege nicht die Zustimmung des Unterhaltungspflichtigen, sondern nur die Erlaubniss der Wegepolizeibehörde erfordert, so darf nicht übersehen werden, dass das Eisenbahngesetz von 1838 nirgends ausdrücklich eine Zustimmung des Unternehmers erfordert, während diese im § 6 des Kleinbahngesetzes besonders vorgeschrieben ist, und dass einerseits das neue, keinerlei Unterscheidungen zulassende Gesetz dieser Verwaltungspraxis vorangeht und andererseits, dass sich diese wie auch die sich daran schliessende Rechtsprechung des Ob.-Verwalt.-Gerichts ausschliesslich auf die dem Gesetz v. 1838 unterworfenen Bahnen bezieht, welchen die Kleinbahnen mit Rücksicht auf ihre grundsätzliche Verschiedenheit nicht gleichzustellen sind (Germershausen, Wegerecht, I S. 123 Anm. 9). Es können daher auch die über die Unterhaltung des durch die Kreuzung berührten Wegetheils vom Ob.-Verw.-Ger. (Erk. v. 18. 11. 1882, Entsch. d. O.-V.-G. IX S. 186, u. 28. 2. 1883, Eisenb.-Arch. 1883 S. 388) aufgestellten Rechtsgrundsätze keineswegs ohne Weiteres oder analog auf Kleinbahnen angewendet werden. Im Hinblick auf die zumeist höchst einfachen Betriebsverhältnisse der Kleinbahnen ist z. B. die für den intensiven Betrieb der Haupt- und Nebenbahnen angemessene Erwägung nicht durchgreifend, dass der Unternehmer im Falle einer Kreuzung in der Höhenlage des Weges stets zur Unterhaltung der durch die Kreuzung in Anspruch genommenen Wegefläche verpflichtet sein müsse, weil das Bahnplanum hier in erster Linie dem Transportzwecke der Bahn diene, die Unterhaltung sich daher wesentlich nach den Anforderungen des Bahnbetriebes richten müsse, und weil dem Träger der allgemeinen Wegebaulast nicht die

zur Vornahme der Unterhaltungsarbeiten erforderliche Dispositionsbefugniss über den Bahnkörper eingeräumt werden könne. In der That ist daher auch bisher bei Niveaukreuzungen von Kleinbahnen, insbesondere Pferdebahnen, nicht nach diesem Grundsatze verfahren und dem Unternehmer keineswegs in allen Fällen die Unterhaltung der ganzen Wegefläche auferlegt worden. Es würden auch Konflikte unvermeidlich sein, wenn die Kompetenz bei Benutzung des Weges in der Querrichtung (Kreuzung) der Wegepolizeibehörde, dagegen in der Längsrichtung den im § 7 bezeichneten Behörden zustehen würde, falls, wie dies häufig geschieht, der Weg in beiden Richtungen zugleich von Kleinbahnen durchschnitten wird. Hiernach muss also daran festgehalten werden, dass in allen Fällen der Benutzung öffentlicher Wege die Bestimmungen der §§ 6 u. 7 ausnahmslos Platz greifen.

Wenn Gleim a. a. O. darauf hinweist, dass die Motive zum § 6 das dem Wegebaupflichtigen gewährte Recht auf ein Entgelt und das Heimfallsrecht mit dem erheblichen materiellen Vortheile, welcher dem Unternehmer durch die Strassenbenutzung erwächst, begründen und diese Begründung sich nicht auf blosse Wegekreuzungen beziehen könne, weil es sich hierbei nicht um die Gewinnung eines Vortheils, sondern um die nothwendige Beseitigung eines Hindernisses handle, so kann dem nicht beigepflichtet werden. Auch die Ueberlassung eines Kreuzungswegestücks stellt für den Wegebaupflichtigen ganz wie die eines entsprechenden Privatgrundstücks in der Regel einen erheblichen materiellen Vortheil dar und es liegt kein Grund vor, den Wegebaupflichtigen in dieser Beziehung schlechter zu stellen, als jeden Privateigenthümer. Auch kann mit ganz gleichem Rechte die Ueberlassung des Weges in der Längsrichtung als die nothwendige Beseitigung eines Hindernisses bezeichnet werden, falls kein anderer Raum — z. B. an einem Flussbette — verfügbar ist. Der Wegeunterhaltungspflichtige soll durch das Erforderniss seiner Zustimmung gegen Benachtheiligungen aus dem Bau und Betriebe der Bahn geschützt werden. Diese treten aber ebensowohl bei Benutzung des Weges in der Längs- wie in der Querrichtung ein. Und es ist daher kein genügender Grund vorhanden, bei Kreuzungen die im § 6 vorgesehenen Verpflichtungen des Unternehmers in Fortfall kommen zu lassen. Ebensowenig ist die Annahme, dass auch die Ueberlassung eines Kreuzungsstücks das Heimfallsrecht begründe, eine unmögliche. Denn das Gesetz macht die Rechte des Wegebaupflichtigen nicht von der Grösse des zu überlassenden Wegestückes abhängig, und, wenn hiernach selbst das kleinste Wegestück in der Längsrichtung jene Rechte begründet, so muss dies auch in der Querrichtung zutreffen.

Auch die Praxis theilt diese Annahme und hat insbesondere darauf hingewiesen, dass es der inneren Begründung entbehren würde, den Wegeunterhaltungspflichtigen gegenüber dem Kleinbahnunternehmer eine verschiedenartige rechtliche Stellung zu geben, je nachdem es sich um die Benutzung des Weges in der Längs- oder Querrichtung handelt (vgl. Entsch. des Kreisausschusses Beuthen v. 13. 10. 1899 in dies. Zeitschr. XVI S. 326).

Literatur.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

Marchal, E. Annuaire des chemins de fer et des tramways. Paris 1903. Vve. Ch. Dunod.

Die Sammlung umfasst ein ausführliches Verzeichniss der sämmtlichen Dienstabtheilungen und Funktionäre der französischen sowie eine Liste aller europäischen Eisenbahnen; sodann Mittheilungen über die Tramway- und Strassenbahngesellschaften in Frankreich und — abgesehen von reichhaltigem statistischem Material — eine Zusammenstellung der gesetzlichen und reglementarischen, den Eisenbahnbetrieb, den Güterverkehr und die Tarife in Frankreich betreffenden Bestimmungen.

Mandel, D., Mitglied der Krakauer Handels- und Gewerbekammer. Die Einlösung der k. k. priv. Ferdinands-Nordbahn. Krakau 1902.

Der Verfasser spricht sich in eingehenden Erörterungen gegen die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus, einerseits weil er prinzipiell ein Gegner des Staatsbahnsystems ist, andererseits weil er im vorliegenden Falle den Einlösungsbetrag für zu hoch erachtet und sich von der zu gewärtigenden Konkurrenz der Wasserstrassen späterhin eine wesentliche Ermässigung des Kaufpreises verspricht, im Uebrigen aber auch von der Verstaatlichung weder für den Staat noch für die betheiligten Landesgebiete in kommerzieller und politischer Hinsicht eine Verbesserung der bestehenden Verhältnisse erwartet. Nach seiner Meinung liegt eine wirthschaftliche Nothwendigkeit für die Verstaatlichung nicht vor, die ohne drückende Belastung nicht ausführbar sei.

Ottiker, Dr. J. Die Eisenbahngesetzgebung des Bundes. Sammlung der wichtigsten, das schweizerische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen. Im Auftrage des Eidg. Post- und Eisenbahndepartements zusammengestellt. Bern 1902.

Für die von Dr. H. Hürtimann herausgegebene Sammlung der „Eidgenössischen Eisenbahngesetzgebung" aus dem Jahre 1887 bedurfte es mit Rücksicht auf die grosse Zahl der seither erlassenen Gesetze, Beschlüsse und Verordnungen schon längst eines Ersatzes. Diesen hat Dr. Ottiker in der vorliegenden Sammlung geschaffen und durch die fleissige und vollständige Arbeit ein sehr geeignetes und nützliches Hülfsmittel für die Orientirung auf dem Gebiete der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung gewährt. Dr. Eger, Berlin.

Buschmann, M. Frhr. v. Die Vorschriften, betr. den Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österr. Eisenbahnen. Wien 1903. Hof- u. Staatsdruckerei.

van Citters und **van Roosendahl.** Verzameling van wetten, besluiten enz. betreffende de spoorwegen in Nederland. 1901. 2 Bände. Haag 1902.

Föhlinger, O. Grundzüge des Eisenbahnwesens. Leipzig 1903.

Gerhcke. Handbuch für deutsche Eisenbeamte. Dresden 1903.

Olshausen, Dr. A. Die Strassenordnung vom 10. Juli 1902 nebst den übrigen den öffentlichen Verkehr in Hamburg regelnden Vorschriften, insbesondere Omnibus-Regulativ, Strasseneisenbahn-Reglement etc. mit Erläuterungen. Hamburg 1903. O. Meissner.

Ribera, G. Diritto ferroviario. Milano 1903. Stabilimento Civelli.

de la Ruelle, J. Code annoté des chemins de fer et tramways. Paris 1902.

Wächter, Dr. Max. Die Kleinbahnen in Preussen. Berlin 1903. J. Springer.

Vorschriften der Landesaufsichtsbehörde für die Privateisenbahnen in Preussen. Im Auftrage des Herrn Ministers der öffentl. Arbeiten herausgegeben von dem Königl. Eisenbahn-Kommissar zu Münster i. W. 1902.

Die Wohlfahrtseinrichtungen der Arbeitgeber zu Gunsten ihrer Angestellten und Arbeiter in Oesterreich, herausgegeben vom k. k. Arbeiterstatist. Amte im Handelsministerium. 1. Theil: Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahnen. 1. Heft: Privateisenbahnen. Wien 1903. Alfr. Hölder.

II. Mit dem Eisenbahnrecht im Zusammenhange stehende Schriften.

Arndt, Dr. Adolf, Prof. Das selbstständige Verordnungsrecht. Berlin 1902. J. Guttentag.

Als Bornhak im Jahre 1899 meine Schrift über den „Weg der Gesetzgebung in Preussen" anzeigte, konnte er das Bedauern nicht verhehlen, dass nur die Form, nicht auch der Inhalt des Gesetzes eine Behandlung gefunden hatte. Der Wunsch war bei der Unzulänglichkeit der damals über diesen wichtigen Gegenstand vorhandenen Untersuchungen — einschliesslich der von Bornhak selbst angestellten — durchaus erklärlich. Schon nach Jahresfrist hat ihn Anschütz in seiner Tübinger Programmschrift „Die gegenwärtigen Theorien über den Begriff der gesetzgebenden Gewalt und den Umfang des königlichen Verordnungsrechts nach preuss. Staatsrecht" der Erfüllung nahe gerückt. Die Abhandlung bildet im wesentlichen eine Absage gegen die von Arndt seit 1884 in mehreren Veröffentlichungen vertretene Auffassung. Die damit eingeleitete Streitsache Anschütz ca. Arndt hat einen lebhaften Schriftwechsel hervorgerufen: Anschütz hat auf die Darlegungen Arndt's an verschiedenen Stellen in der um „Erweiterungen und Ergänzungen" vermehrten 2. Auflage seiner „Theorien" (1901), Arndt schliesslich zusammenfassend in der vorliegenden reichhaltigen Schrift geantwortet.

Der Streit ist von weitgreifendem Interesse. Er betrifft die Grenzen der Zuständigkeit zwischen Krone und Volksvertretung, die Feststellung des sachlichen Gebiets, das nur durch „Gesetze" geregelt werden darf, und des gesetzesfreien Restgebietes, auf dem der König durch „selbstständige" Verordnungen (die Bezeichnung stammt von Arndt) Recht schaffen könnte. Die Frage ist von der gleichen Bedeutung für das Reich — man denke an den noch nicht beigelegten Streit über die Rechtsgiltigkeit der Eisenbahnverkehrsordnung! — wie für Preussen, ist aber von beiden Seiten im ganzen auf das preussische Staatsrecht beschränkt worden.

Arndt vermisst in der preuss. Verfassungsurkunde eine allgemeine Vorschrift darüber, welche Gegenstände im Wege der Gesetzgebung geordnet werden müssten, und behauptet, da grundsätzlich der König durch die Kammern nur insoweit beschränkt ist, als es die Verfassung ausspricht, dass die Kammern nur in den Fällen thätig werden müssten, wo es eine besondere Verfassungsbestimmung anordnete (sog. Enumerationsprinzip). Nach dieser Auffassung bleibt natürlich ein grosses Feld für das selbstständige Verordnungsrecht. Anschütz als Wortführer der gegnerischen und herrschenden Theorie betont demgegenüber, dass die Verfassung das Wort „Gesetz" nicht bloss im formellen Sinne (was Arndt allein anerkennt), sondern auch im materiellen, gleichbedeutend mit „Rechtssatz" gebrauche, legt diesen Sinn gerade dem art. 62 Abs. 1 der Verf.-Urk. unter, sodass an aller rechtssetzenden Gewalt den Kammern ein Antheil gebühre. Diese Meinung halte ich in der Entwicklungsgeschichte unsrer Verfassung für begründet: Die königlichen Verheissungen einer Nationalrepräsentation seit 1815 bis 1847 enthielten sämmtlich auch eine Begrenzung des Antheils der Volksvertretung auf Gesetze bestimmten Inhalts,

erst das Grundlagegesetz vom 6. April 1848 sagt die „Zustimmung zu allen Gesetzen“ zu, und zwar neben einigen Freiheitsrechten, der Festsetzung des Etats u. s. w. Das Grundlagegesetz enthielt gerade hierin den beschwichtigenden Kern; das konnte aber nur daran liegen, dass man mit dem Worte „Gesetz“ schon einen bestimmten umfassenden Inhalt verband und nicht etwa nur einen Hinweis auf künftige inhaltliche Ausfüllung. Im einzelnen mag die materielle Begriffsbestimmung von „Gesetz“ streitig gewesen sein — das zeigen die Ausführungen von Arndt S. 45 fg., 261 fg. gegen die hier nicht zulänglich begründeten Auslassungen von Anschütz S. 161 fg. —, im grossen ganzen wurde sie wohl aber als „Rechtsnorm“ aufgefasst, wofür ich auf Savignys System 1840 § 13 verweisen möchte. Wenn hiernach das Grundlagegesetz die Zustimmung zu allen Rechtsnormen versprochen hat, so wäre es unverständlich, wenn 6 Wochen später (art. 62 Abs. 1 der Verf. entspricht wörtlich der Regierungsvorlage vom 20. Mai 1848) der Antheil der Kammern durch eine Enumeration beschränkt worden wäre.

Kann ich mich also insoweit nicht auf die Seite Arndt's stellen, so möchte ich doch hervorheben, dass ich andrerseits auch den Standpunkt von Anschütz in der Hinsicht nicht theile, dass Gesetze die Freiheit der Person und des Eigenthums betreffen müssten; dem widerspricht der Gegensatz des Grundlagegesetzes zu den Verordnungen von 1815—1847 ohne weiteres. Und hiermit fehlt allerdings der Theorie Anschütz der Schlussstein und seiner Beweisführung bei den einzelnen Verordnungen aus der Unterrichts-, Militärverwaltung u. s. w. zum Theil die beweiskräftige Grundlage. Die Nachprüfung, die Arndt auf S. 52—56 angestellt hat, giebt dagegen eine dankenswerte Aufhellung des Rechtsbodens, aus dem die Verfassung hervorgewachsen ist. Auch in manchem andern Punkte, der hier nicht weiter verfolgt werden kann, z. B. in der gelungenen Zurückweisung der Behauptung, dass nach Arndt's Meinung das Privatrecht, Prozessrecht u. s. w. durch Verordnung geregelt werden könnte, erfreut Arndt durch sorgfältiges Eingehen in das — wie er mit Recht betont — noch nicht zur Genüge bekannte und gewürdigte preussische Recht, zumal früherer Zeiten. Nur, glaube ich, wird man, um den preussischen Gesetzesbegriff, wie er 1848 aufgefasst wurde, zu umgrenzen, nicht (gleich Anschütz und Arndt) nach rückwärts bei dem Allg. Landrechte halt machen dürfen. Hier fehlen freilich noch die Vorarbeiten.

Aus dem reichen Inhalte der Schrift — auf S. 69—104 werden fast alle Artikel der preuss. Verfassung berührt — will ich nur noch auf die unmittelbar das Eisenbahnwesen betreffenden Erörterungen S. 193—200 verweisen.

Dr. Max Fleischmann, Halle a. S.

Warneyer, Dr. O., Amtsrichter. Jahrbuch der Entscheidungen zum Bürgerlichen Gesetzbuch und den Nebengesetzen. Jahrg. 1, umfassend die Jahre 1900, 1901 und 1902. Leipzig 1903. Rossberg.

Aufgabe des Jahrbuches ist eine fortlaufende Sammlung der Spruchpraxis zum B. G. B. und den Nebengesetzen unter Verweisung auf die einschlägige Literatur, Berücksichtigung der Ergebnisse der bisherigen Rechtsprechung sowie Beschränkung auf Erkenntnisse von allgemeiner und bleibender Bedeutung. Diese Aufgabe hat der Verfasser nach dem vorliegenden ersten Jahrgange ausgezeichnet und glücklich gelöst. Er hat mit vorzüglichem Fleisse und richtigem Blicke aus fast allen deutschen juristischen Zeitschriften und Spruchsammlungen die prinzipiell wichtigen Entscheidungen entnommen und deren Inhalt in präciser Fassung nach der Legalfolge des B. G. B. und der Nebengesetze unter Hinweis auf die bezügliche Literatur und bisherige Praxis zusammengestellt. Dass bei der Fülle des zerstreuten Materials

eine derartige Sammlung ein dringendes Bedürfnis ist, muss anerkannt werden. Es ist daher dem tüchtigen Unternehmen der beste Erfolg zu wünschen.

Dr. Eger, Berlin.

Goldschmidt, James, Dr., Privatdozent an der Universität Berlin und Gerichtsassessor. Das Verwaltungsstrafrecht. Berlin 1902. Carl Heymann's Verlag.

Seitdem das Reichsstrafgesetzbuch unter Nichtachtung des „die Juristen in Verzweiflung setzenden Unterschieds zwischen dem kriminell und polizeilich Strafbaren“ eine grosse Zahl von „Uebertretungen“ in sein System hineingezogen, für andere dagegen das besondere Reichs- oder Landes(straf)recht aufrecht erhalten hat (Einf.-Ges. § 2), ist die Materie des polizeilichen Unrechts besonders interessant geblieben, leider aber nicht in gleicher Weise von der Forschung bevorzugt worden. Daraus folgt für die Praxis (ich darf annehmen, auch der mit der Bahnpolizei befassten Behörde) eine bedenkliche Unsicherheit auf diesem Gebiete. Hier setzt das Werk von Goldschmidt ein — nicht etwa unmittelbar als Helfer der Praxis: ehe ein solcher erstehen kann, bedarf es noch sehr der theoretischen Grundlegung. Aber diese hat der Verfasser mit dem Rüstzeuge des Kriminalisten wie des Verwaltungsrechtlers — denn nur das Zusammenwirken der beiden Disziplinen verspricht einen Erfolg — in umfassendem Massstabe in Angriff genommen. Er gelangt zu dem m. E. zutreffenden Schlusse, das Verwaltungsstrafrecht aus dem Strafrechte auszuschalten und in das Verwaltungsrecht einzureihen (vgl. auch S. 276 fg.); denn V. St. R. sei „der Inbegriff derjenigen Vorschriften, durch welche die mit Förderung des öffentlichen oder Staatswohls betraute Staatsverwaltung im Rahmen staatsrechtlicher Ermächtigung in der Form von Rechtssätzen an die Uebertretung einer Verwaltungsvorschrift als Thatbestand eine Strafe als Verwaltungsfolge knüpft“ (S. 577). Als Hauptgruppen treten hervor: das Polizeistrafrecht (heut vielfach Landesrecht) und das Finanzstrafrecht (zumeist Reichsrecht).

Das Buch zerfällt in 2 schon äusserlich recht ungleiche Theile: 1) rechtsgeschichtliche und rechtsvergleichende Grundlagen (S. 1—525), 2) Versuch einer Theorie des Verwaltungsstrafrechts. Ich darf mich in dieser Zeitschrift auf den ersten, m. E. auch mehr durchgearbeiteten Theil beschränken, zumal der Verfasser selbst den zweiten nur als einen Versuch betrachtet, die geschichtlichen Erscheinungen auf logische Elemente zurückzuführen. Der erste Theil geht der Strafgewalt zum Schutze der Staatsverwaltung bis in die Zeit der fränkischen Könige nach (§ 1), verfolgt sie in den Reichspolizeiordnungen (§ 5) und behandelt mit besonderer Eindringlichkeit für Preussen die Rechtslage nach dem Landrechte (§ 8; ich vermisse die Benutzung der Arbeiten von Loening) und die an Bestrebungen so reiche wie an gesetzgeberischen Erfolgen arme Epoche bis 1850 (der wir beinahe ein Polizeistrafgesetzbuch zu danken gehabt hätten) und gelangt schliesslich zum gegenwärtigen Rechtsstande für Preussen und das Reich, dem die eingehenden Ausführungen auf S. 418—482 gewidmet sind. Sehr schätzbares Material für die Geschichte und für die Fortbildung des deutschen Rechts enthält die Darstellung des französischen und des italienischen Rechts einerseits, der süddeutschen Polizeistrafgesetze andrerseits.

Bei der Revision des Reichsstrafgesetzbuches wird eine grundsätzliche Stellungnahme zu dem „Polizeistrafrechte“ und dessen Eingliederung zusammen mit den Normen über die Polizeiverordnung und die Verwaltungsstrafgerichtsbarkeit in ein besonderes Polizeistrafgesetzbuch — wohl nur für Preussen — schwerlich zu umgehen sein. Hier wird das Werk des Verfassers für die Begriffe klärend, für gesetzliche Massnahmen anregend wirken. Auch die Uebertragung der Gerichtsbarkeit für Verwaltungsstraffälle auf die Verwaltungsgerichte, der der Verfasser im Vorbei-

gehen (S. 583) das Wort redet, wird zu erwägen sein. Ich möchte ein Wort von Gneist hier übertragen: „Die tägliche Beschäftigung mit dem Privat- und Strafrecht giebt nicht die nöthige praktische Anschauung von den hier in Frage kommenden Verhältnissen". Dr. Max Fleischmann, Halle a. S.

Schelcher, Dr. W., Geh. Regierungsrath. Das Enteignungsgesetz für das Königreich Sachsen vom 24. Juni 1902 nebst der Ausführungsverordnung vom 24. Nov. 1902 und den sonst gültigen besonderen enteignungsrechtlichen Bestimmungen, erläutert. 1. Abteilung. Leipzig 1903. Rossberg'sche Verlagsbuchhandlung.

Der Verfasser ist nicht allein durch seine massgebende Mitwirkung an den Vorarbeiten und dem Zustandekommen des neuen sächsischen Enteignungsgesetzes, sondern auch durch seine früheren trefflichen Arbeiten auf dem Gebiete des Enteignungsrechts zur Erläuterung dieses Gesetzes besonders berufen. Die vorliegende 1. Abtheilung des Kommentars enthält als Einleitung eine systematische Darstellung des allgemeinen und des sächsischen Enteignungsrechts, sowie einen Ueberblick der bisherigen sächsischen Enteignungsgesetzgebung und der Entstehungsgeschichte des neuen Gesetzes. Daran reiht sich die Erläuterung des ersten Abschnittes desselben (Allgemeine Bestimmungen §§ 1—19). Das Werk theilt in vollem Masse die glänzenden Vorzüge der früheren Arbeiten des Verfassers: grösste wissenschaftliche Gründlichkeit, vereint mit einer überaus klaren und gediegenen Darstellung, sowie einer meisterhaften Beherrschung des ganzen Stoffes. Diese Vorzüge werden dem Kommentare ohne Zweifel die schnellste Verbreitung und allseitige Anerkennung verschaffen. Es bedarf nicht der besonderen Hervorhebung, dass die gesammte Theorie und Praxis sorgfältigst berücksichtigt und keine der zahlreichen und wichtigen Streitfragen übergangen ist. Auch da, wo der Meinung des Verfassers nicht beigepflichtet werden kann, wie z. B. bezüglich der rechtlichen Natur der Enteignung (§ 2 S. 8—23), muss die Selbstständigkeit und strenge Sachlichkeit des wohldurchdachten und begründeten Urtheils rühmend anerkannt werden. Die Erläuterungen des Kommentars, auf welchen nach vollständigem Erscheinen nochmals eingegangen werden wird, sind für das Eisenbahnrecht von grösster Bedeutung. Dr. Eger, Berlin.

Bartsch, Dr. H. Das österreich. allgem. Grundbuchgesetz. 3. Aufl. Wien 1903. Manz.

Blau, Bruno. Verantwortlichkeit für fremdes Verschulden nach dem bürgerlichen Gesetzbuch. Berlin 1902. F. Siemenroth.

Bourguin, M. De l'application des lois ouvrières aux ouvriers et employés de l'État. Paris 1903. A. Rousseau.

Cosack. Lehrbuch des Handelsrechts. 6. Aufl. Stuttgart 1902. Enke.

Curti, A. Schweizerisches Handelsrecht. 1. Bd. Zürich 1903. Orell Füssli.

Feder, E. Verantwortlichkeit für fremdes Verschulden nach dem B. G. B. Berlin 1902. O. Liebmann.

Ferry, Ch. Automobiles et vélocipèdes. Paris 1903.

Hamm, Karl, Ger.-Adj. Der Arbeitsvertrag nach österreichischem Recht. Linz-Urfahr 1902. (Wien. G. Szelinski.)

Isenbart, W., und Spielhagen, W. Das Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899. 2. Aufl. Berlin 1903. Carl Heymann.

Keidel, J. Sämmtliche Entscheidungen des Reichsversicherungsamts und des Reichsgerichts auf dem Gebiete der Invalidenversicherung. 2. Aufl. Leipzig 1903. Hirschfeld.

Oertel, Dr. W., Reg.-Ass. Die gesetzlichen Vorschriften über die Unfallfürsorge des sächs. Staates für die Beamten seiner Civilverwaltung. Dresden 1903. W. Baensch.

Rademacher. Welche Haftpflichtansprüche können Angehörige eines bei einem Betriebsunfall Verletzten geltend machen? (Arbeiter-Versorgung. XIX. Nr. 28.)

Steinbach, Dr. E. Der Staat und die modernen Privatmonopole. Vortr. Wien 1903. Manz.

Süpfle, R. Das Badische Enteignungsrecht in systematischer Darstellung. Karlsruhe 1903. Braun.

Waterstradt, L. Die Bestimmungen über Tagegelder, Reise- und Umzugskosten der preuss. Staatsbeamten. Berlin 1903. H. W. Müller.

III. Abhandlungen aus Zeitschriften.

Auspizer. Die Besteuerung der Aktiengesellschaften in Oesterreich. (Bankarchiv I. 12.)

Bazille. Ueber den Begriff und die Feststellung der Invalidität. (Die Arbeiterversorgung. Jahrg. 19. Nr. 12.)

Behrend. Die Arbeitsordnung nach den Bestimmungen der Reichsgewerbeordnung. (D. Verw.-Bl. Jahrg. 1. Heft 1/4.)

Bernhöft. Frage der Haftpflicht. (Beitr. z. Ausleg. des B.G.B. I 3.)

Bieberfeld, Dr. Wie unterbricht der Spediteur die Verjährung seiner Forderungen? (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X. Nr. 51.)

— Aeusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung. (XI. Nr. 1.)

— Ist der Spediteur an die Ordre des Empfängers gebunden? (XI. Nr. 3.)

— Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes. (XI. Nr. 7.)

— Ist die Versäumung der Lieferfrist durch die Bahn wegen Aufhören der Schifffahrt auf höhere Gewalt zurückzuführen? (XI. Nr. 8.)

Bitta. Das Verhältniss des B. G. B. zu öffentlichen Verkehrsanstalten, sowie zu anderen öffentlichen oder gemeinnützigen Anlagen. (Zeitschr. f. Bergr. Jahrg. 44. Heft 1.)

Dilloo, Dr. W. Die Einkommensteuer-Erklärung in Preussen (mit Bezugnahme auf Strassen- und Kleinbahn-Unternehmungen). (Mitth. d. Ver. deutsch. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1903. Heft 1. S. 44 ff.)

Eger, Dr. G., Reg.-Rath. Das Zwangserwerbsrecht des Staates bei Privateisenbahnen. (D. Jur.-Zeitg. 1903. S. 75.)

— Die neueste Rechtsprechung auf dem Gebiete des Kleinbahnrechts. (Mitth. d. Ver. deutsch. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1903. Heft 1. S. 33—44.)

— Die polizeiliche Prüfung der Kleinbahnunternehmungen zum Zwecke der Genehmigung. (Heft 2. S. 117.)

— Zur Verjährung der Frachtzuschlagsforderungen. (D. Jur.-Zeitg. 1903. S. 123.)

— Die Verjährung der Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung der Güter. (Sächs. Arch. f. bürg. R. u. Proz. Bd. 13. S. 129.)

Gundlach. Verhältniss des Reichshaftpflichtgesetzes zum Reichs-Unfallfürsorgegesetze. (Bl. f. Rechtspfl. im Bez. d. Kammerger. Jahrg. 14. Nr. 1.)

Hilse, Prof. Dr. K. Auslegung des Haftpflichtgesetzes unter dem Sprachgebrauch des Bürgerlichen Gesetzbuches. (Zeitschr. f. Lok.- u. Strassenb.-Wes. Jahrg. 21 (1902). Heft 3. S. 158.)

Hilscher, Dr. F. Die Eisenbahngesetzgebung des Jahres 1902. (Oesterr. Eisenb.-Zeitg. XXVI. Nr. 1.)

— Zulassung der Musterentnahme bei Wagenladungen. (XXVI. Nr. 2.)

v. Hortetzky. Zur Kasuistik des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes. (Zeitschr. f. d. Privat- u. Oeffentl. Recht d. Gegenwart. Bd. 30. Heft 1.)

Klein. Welche Rechte gewährt die reichsgesetzliche Unfallversicherung den arbeitenden Klassen? (Die Arbeiterversorgung. XIX. Nr. 30.)

Krasny. Das Schweizer Bundesgesetz vom 24. Juni 1902, betr. die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen und der derzeit. Stand der Gesetzgebung über Elektrizität. (Allg. Oesterr. Ger.-Zeitg. Jahrg. 53. Nr. 52.)

Latka, Dr. R. Die Gebäudesteuerpflicht der Eisenbahngebäude. (Oesterreich. Eisenb.-Zeitg. XXVI. Nr. 2.)

Loehr, A. v. Die Betheiligung des Eisenbahnpersonals am Geschäftsgewinn. (Oesterr. Eisenb.-Zeitg. XXVI. Nr. 2.)

Muschweck. Versicherung der Güter auf den Eisenbahnen. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X. Nr. 48, 49.)

— Signiren der Güter. (X. Nr. 50, 51, 52.)

— Feststellung des Inhalts der Güter. (XI. Nr. 1, 2, 3.)

— Feststellung des Gewichts der Güter. (XI. Nr. 4, 5, 6.)

— Frachtzuschläge im Güterverkehr. (XI. Nr. 7, 8.)

Neumann, H., Refer. Nochmals § 21 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1903. Nr. 8.)

Pfersche. Strasseneigenthum und Gemeingebrauch. (Jurist. Vierteljahrsschrift. Bd. 34. Heft 1/3.)

Pitsch. Der Spediteur im deutschen Verkehrsleben. (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1903. Nr. 4 u. Nr. 13.)

Pohlmann. Das Recht des Eigenthümers eines an einer öffentlichen Strasse belegenen Grundstücks an der Strasse nach preuss. Rechte. (Pr. Verw.-Bl. Jahrg. 24. Nr. 15.)

Reindl, Dr. M. Haftung der Eisenbahn für Beschädigungen bei äusserlich nicht erkennbaren Mängeln der Verpackung. (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1902. Nr. 86.)

— Zur Verjährung der Frachtzuschlagsforderungen. (D. Jur.-Zeitg. VIII. Nr. 4. S. 100.)

Reinhardt, Ob.-Land.-Ger.-R. Der Schadensersatzanspruch der körperlich verletzten Ehefrau. (Das Recht. VI. Nr. 23. S. 583.)

Rohs, Dr. Lohnanspruch und Zurückbehaltungsrecht. (Jurist. Wochenschrift. XXXI. Nr. 75. S. 602.)

Schelcher, Dr. W., Geh. Reg.-R. Das Enteignungsgesetz für das Königreich Sachsen vom 24. Juni 1902. (Fischer's Zeitschr. f. Prax. u. Gesetzg. d. Verwalt. Bd. 25. Heft 1.)

Serre. Les ouvriers étrangers et la législation française sur les accidents du travail. (Journ. du droit internat. privé. 29e année. Nr. 11/12.)

Simon. Das englische Fabrik- und Werkstättengesetz von 1901. (Soziale Praxis. Jahrg. 11/12. Nr. 1.)

Strobl, Emil. Entwicklung des österreichischen Staatseisenbahnnetzes und seiner Verwaltung. (Oesterr. Eisenb.-Zeitg. XXVI. Nr. 4, 5.)

Zacher, Dr., Geh. Reg.-R. Die Arbeiterversicherung in Frankreich. 1. Nachtrag. Berlin-Grunewald 1903. Verlag der Arbeiterversicherung. A. Troschel.

Haftung der Zollverwaltung für Waaren in öffentlichen Niederlagen. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X. Nr. 49.) — Vorschriften über die Erhebung von Frachtzuschlägen. (Nr. 48.)

Ersatzpflicht für die in dem Eisenbahnzollschuppen abhanden kommenden Güter. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X (1902). Nr. 11. S. 370.) — Die Verwendung von internationalen Frachtbriefen im russischen Grenzverkehr. (Nr. 12. S. 384.)

Berechnung von Wagenstandgeld an Sonn- und Feiertagen. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. XI. Nr. 5.)

Haftpflicht der Eisenbahn bei verspäteter Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. XI. Nr. 6.)

Haftung der Eisenbahnen für Sachschaden. (Mitth. d. Ver. deutsch. Strassenb. u. Kleinb.-Verw. 1902. S. 521 ff.)

Die wesentlichen gesetzlichen und verordnungsmässigen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen. (Bayr. Verk.-Hefte. 1903. Heft 49.)

Die deutsche Arbeiter-Unfallversicherung. (D. Eisenb.-Beamt.-Zeitg. 1902. Nr. 47.) —

Der Abs. 7 zu § 69 der Verkehrsordnung. (Nr. 48.) — Einiges über Frachtzuschläge im Güterverkehr. (Nr. 52.)

Eisenbahntarif und Handelsvertrag. (Das Handelsmuseum. Wien. Bd. 17. Heft 48.)

Die gesetzliche Regelung des Lokalbahnwesens in Ungarn. (Oesterr.-Ungar. Eisenb.-Bl. Wien 1902. Nr. 51.) — Die Entwicklung des Lokalbahnwesens in Oesterreich. (1903. Nr. 1.) — Die Besteuerung der Eisenbahnen. (Nr. 5.)

La réorganisation des chemins de fer de l'État danois et la participation des employés aux bénéfices de l'exploitation. — Les chemins de fer d'intérêt local et les tramways ruraux, les chemins de fer et les tramways urbains en France en 1901. (Bulletin de la Commission Internationale du Congrès de chemins de fer. Heft 11. Nov. 1902.)

Gli organici dei ferroviari. (Monitore delle strade ferrate. 1902. Nr. 41—45, 52.) — L'organizzazione dell' esercizio ferroviario allo scadere delle convenzioni. (1902. Nr. 43. 1903. Nr. 2, 3 u. 5.)

Proposed legislation. (Railroad Gazette. New-York. Bd. 35. Heft 4.)

IV. Gesetzgebung.

Baden. Verordnung, den Betrieb der Kleinbahnen betreffend, vom 28. März 1901. (Ges.- u. Verw.-Bl. S. 289.)

Bayern. Gesetz, betr. das Verwaltungsstreitverfahren beim Vollzuge der Unfallversicherungsgesetze, vom 20. Dezember 1901. (Ges.- u. V.-Bl. S. 734.)

— Vollzugsvorschriften zu dem Ges. v. 8. Aug. 1878, betr. die Errichtung eines Verwaltungsgerichtshofes und das Verfahren in Verwaltungsrechtssachen, vom 25. Jan. 1901. (S. 41.)

— Verordnung, betr. die Bauordnung, vom 17. Februar 1901. (S. 629.)

— Bek. vom 17. Dezember 1902, betr. die Einführung der Eisenbahnverkehrsordnung in Bayern. (G.-V.-Bl. S. 795). — 28. Dezember 1902, betr. den Vollzug des Invalidenversicherungsgesetzes vom 13. Juli 1899. (G.-V.-Bl. S. 3.)

— Kgl. Allerh. Verordnung vom 13. November 1902, betr. Unfallfürsorge für die nichtpragmatischen Staatsbeamten und Staatsbediensteten. (Ges.- u. V.-Bl. S. 701.) — 20. November 1902, betr. Vergütung bei Umzugskosten an Beamte und Bedienstete im Civilstaatsdienste. (S. 709.)

Braunschweig. Gesetz vom 8. Dezember 1902, betr. Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen. (Ges.- u. Verordn.-Bl. S. 285.)

Deutsches Reich. Bek. des Reichskanzlers vom 31. Oktober, 3. Dezember 1902 und 2. Februar 1903, betr. Aenderung der Militärtransportordnung (R.-G.-Bl. 1902 S. 275 u. 203, 1903 S. 5. E.-V.-Bl. 1902 S. 533 u. 550, 1903 S. 59). — vom 23. November 1902 und 2. Februar 1903, betr. Aenderungen der Anlage B zur Eisenbahnverkehrsordnung. (R.-G.-Bl. 1902 S. 281. 1903 S. 6. E.-V.-Bl. 1902 S. 541, 1903 S. 60.) — vom 7. Dezember 1902, betr. einen Anhang zur Anlage B der Eisenbahnverkehrsordnung. (E.-V.-Bl. 1902 S. 550. R.-G.-Bl. 1902 S. 294.)

— Zolltarifgesetz vom 25. Dezember 1902. (R.-G.-Bl. Nr. 52.)

Hessen. Verordnung, betr. die Errichtung einer Versorgungsanstalt für staatliche Arbeiter, vom 29. März 1901. (Reg.-Bl. S. 279.) — Gesetz vom 24. Dezember 1902, betr. Fürsorge für Beamte in Folge von Betriebsunfällen. (Reg.-Bl. S. 575.)

Italien. Königl. Verordnung vom 2. August 1902, betr. die Genehmigung der Statuten der Eisenbahnpensionskassen und Eisenbahnunterstützungsgenossenschaften. (Gaz. Uffic. Nr. 232.)

— Instruktion für die Ausführung der Gütertransporte von und nach dem Auslande. Vom 10. Oktober 1901. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. Beilage XI. Nr. 1.)

Oesterreich. Erlass des Eisenb.-Minist. v. 10. Oktober 1902, betr. die Erstattung der im Gesetz vom 28. Juli 1902 (R.-G.-Bl. Nr. 76) vorgesehenen Arbeitsordnungen für die Regiebauten und Hilfsanstalten der Eisenbahnen. (Oest. Eisenb.-Verord.-Bl. Nr. 118.)

— Erlass vom 27. November 1902, betr. die Abänderung der Diensteintheilung des k. k. Eisenbahnministeriums. (Nr. 141.)

— Kundmachung Dezember 1902 der k. k. Staatsbahnen, betr. die Verwendung von Frankirungsmarken im Eilgutverkehr. (Eisenb.-Verordn.-Bl. 1902 S. 3477.)

Oldenburg. Gesetz vom 24. Dezember 1902, betr. die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der im öffentlichen Dienste Angestellten. (G.-Bl. S. 435.)

— Gesetz vom 7. Januar 1903 über die Errichtung eines Eisenbahnrathes. (G.-Bl. S. 446.)

— Minist.-Bek. vom 2. Februar 1903 über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen. (S. 463.)

Preussen. Erlass der Minist. der öffentl. Arb. und des Innern vom 17. November 1902, betr. Aenderung und Ergänzung der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 zum Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892. (Zeitschr. f. Kleinb. IX. S. 826. E.-V.-Bl. 1902. S. 537.)

— Nachtrag zur Ausführungsanweisung vom 13. Aug. 1898 zu dem Gesetze über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892. (Zeitschr. f. Kleinb. IX. S. 827.)

— vom 5. November 1902, betr. Verzinsung und Hinterlegung der Entschädigungen für die freiwillige Abtretung des Grundeigenthums. (E.-V.-Bl. S. 529.)

— vom 3. Dezember 1902, betr. Ausgleich von Meinungsverschiedenheiten zwischen Ortspolizei- und Eisenbahnbehörden bei Wahrung öffentlicher Interessen. (S. 541.)

— vom 15. Dezember 1902, betr. Kreuzungen von Kleinbahnen mit Eisenbahnstrecken. (S. 553.)

— vom 23. Dezember 1902, betr. Gewährung eines Theils der Pension auf Grund des § 16 des Disziplinarges. vom 21. Juli 1852. (S. 555.)

— Erl. des Minist. der öffentl. Arb. vom 27. Dez. 1902 (Zeitschr. f. Kleinb. X. S. 115), betr. allgemeine Verfügung des Justizministers vom 11. November 1902, betr. die Bahngrundbücher. (Just.-Min.-Bl. S. 275.)

— Erl. des Minist. der öffentl. Arb. vom 3. Januar 1903, betr. Weiterbeförderung von Gütern mit Kleinbahnen. (Zeitschr. f. Kleinb. X. S. 120.) — vom 15. Januar 1903, betr. Uebertragung des Betriebs einer Kleinbahn vom Konzessionar auf einen Dritten. (S. 120.) — vom 26. Januar 1903, betr. Vertragsmuster für Grunderwerbsangelegenheiten. (E.-V.-Bl. 1903 S. 45.)

Russland. Kaiserl. Erlass vom 28. Juni / 10. Juli 1902, betr. die Bildung eines Ausschusses für die Vertheilung der Aufträge auf Lieferung von Fahrmitteln, Schienen und sonstigem Eisenbahnbedarf unter die einzelnen Werke. (Verord.-Bl. d. Min. d. Verk.-Anst. v. 21. Dez. / 3. Jan. 1903.)

Sachsen, Königreich. Min.-Verordn. vom 24. November 1902, betr. Ausführung des Enteignungsgesetzes vom 24. Juni 1902. (G.- u. Verordn.-Bl. S. 401.)

Schweiz. Transportreglement vom 1. Januar 1894. Ergänzung der Anlage V. Gültig vom 15. Januar 1903. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. Beilage z. XI. Nr. 1.)

Württemberg. Königl. Verordnung v. 4. November 1902, betr. Prüfungen für den Verkehrsanstaltsdienst. (Reg.-Bl. 1902 S. 553.) — Gesetz vom 23. Dezember 1902, betr. Unfallfürsorge für Beamte. (S. 589.) — Minist.-Verf. vom 23. Dezember 1902, betr. Vollzug des Reichsgesetzes für Beamte und für Personen des Soldatenstandes vom 18. Juni 1901 sowie des Landesgesetzes vom 23. Dezember 1902, betr. Unfallfürsorge für Beamte. (S. 599.) — Minist.-Verf. über die Vergebung staatlicher Arbeiten und Lieferungen. (Reg.-Bl. 1903. S. 13.)

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

Entscheidungen.

Nr. 207. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 10. Januar 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. XI. Nr. 2. S. 54. — Röll, Eisenbahnr. Entsch. 1901. S. 8.)

Irrtümliche Ausbezahlung einer tatsächlich nicht eingegangenen Nachnahme an den aufgebenden Spediteur und von diesem an seinen Auftraggeber. Direkte Rückforderungsklage der Bahn gegen diesen Auftraggeber. Abweisung der Klage.

Die Klägerin stützt ihren Anspruch ausschliesslich auf den § 1431 a. b. G.-B.

Die Voraussetzungen des in dieser Gesetzesstelle statuierten Rückforderungsrechtes treffen hier nicht zu.

Wenn auch bei Auszahlung des Nachnahmebetrages sich die Bahn insofern im Irrtume befunden hat, als sie den Betrag als bereits eingegangen avisiert erhielt, so ist doch zu beachten, dass dieser Betrag nicht dem Beklagten, sondern dem Spediteur X., welcher, dem Frachtbriefe gemäss, nach §§ 70 und 73 Betr.-Regl. der Bahn gegenüber allein als Kontrahent und zur Einziehung der Nachnahme Berechtigter zu gelten hat, ausbezahlt worden ist.

Eine Zahlung der Bahn an den Geklagten liegt überhaupt nicht vor; eine solche kann von ihm nicht zurückgefordert werden, weil sie an ihn nicht geleistet worden ist.

Dass aber der Spediteur X. das Gut im Auftrag des Geklagten der Bahn zur Weiterbeförderung übergab und er den an ihn seitens der Bahn ausbezahlten Nachnahmebetrag dem Geklagten abführte, kann die Bahn, die mit letzterem in keinem wie immer gearteten Vertragsverhältnisse stand, zur Rückforderung des irrtümlich Geleisteten gegen ihn niemals berechtigen. Von einem Anspruche der Klägerin an den Geklagten könnte nur dann und nur insoweit die Rede sein, als der Geklagte den ihm von X. abgeführten Betrag rechtswidrig empfangen oder sich mit demselben überhaupt zu Schaden der Klägerin ungebührlich bereichert hätte.

Auf diesen Rechtsgrund wird die Klage aber nicht gestützt, überdies liegt derselbe aber auch nach den der Klage zu Grunde liegenden Tatsachen gar nicht vor.

Der Geklagte war jedenfalls berechtigt, den ihm von X. abgeführten Betrag in Empfang zu nehmen, da dies in Erfüllung des zwischen ihm und dem X. abgeschlossenen Speditionsvertrages geschah und er es doch gar nicht wissen konnte, dass diesbezüglich bahnseits ein Irrtum unterlaufen war oder auch nur unterlaufen sein konnte.

Von einer Bereicherung des Geklagten kann aber schon darum keine Rede sein, weil ja die Klägerin ausdrücklich die Richtigkeit der Forderung des Geklagten an den Empfänger, von welchem die Nachnahme vor Ausfolgung der Sendung einzuheben war, zugestanden hat, und weil daher der Geklagte nur das erhalten hat, was er wirklich zu fordern berechtigt war.

Nr. 208. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 25. April 1901.

(Röll, Eisenbahnr. Entsch. Jahrg. 1901. S. 52.)

Die Eisenbahn haftet nicht für eine Verletzung, welche sich ein Reisender dadurch zuzieht, dass er behufs Verrichtung seiner Notdurft auf die offene Plattform eines Personenwagens hinaustritt und hierbei vom Wagen abstürzt.

Der Kläger stützt seinen Ersatzanspruch lediglich darauf, dass der von ihm benützte Waggon nicht mit einem Aborte versehen war, und dass er einem zwingenden Bedürfnisse folgend, die Plattform des Waggons betreten musste und hierbei verunglückt ist. Nun ist das Betreten der Plattformen seitens der Reisenden während der Fahrt verboten und ist dieses Verbot, wie festgestellt ist, in entsprechender Weise kundgemacht worden. Es ist aber auch für jedermann, der den Gebrauch der Vernunft hat, einleuchtend, dass eine Uebertretung dieses Verbotes eine Gefahr für das Leben und die Gesundheit des Zuwiderhandelnden mit sich bringt und hat nach § 1297 a. b. G.-B. jedermann den Abgang der erforderlichen Aufmerksamkeit und Vorsicht, wie solche bei gewöhnlichen Fähigkeiten vorausgesetzt werden muss, selbst zu verantworten. Es ist weiters gerichtsbekannt und bedarf somit nach § 269 C.-P.-O. keines Beweises, dass für die Befriedigung körperlicher Bedürfnisse auch bei der in Frage kommenden Bahnstrecke vorgesorgt ist und dass eine Verpflichtung der Bahnverwaltung, sämtliche zum Personentransporte bestimmte Waggons mit eigenen Klosetts zu versehen, nicht besteht. Es ist daher Sache eines jeden Reisenden, sich mit den einschlägigen Einrichtungen der Bahnen vertraut zu machen. Da nach dem vorliegenden Sachverhalte das Verschulden an dem ihm zugestossenen Unglücksfalle einzig und allein den Kläger trifft, entbehrt der Klaganspruch nach § 2 des Haftpflichtgesetzes der rechtlichen Grundlage.

Nr. 209. Entsch. des Oesterr. Landesgerichts Troppau. Vom 4. Mai 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XVI. Nr. 12. S. 451.)

Eine der Rechtskraft des Enteignungserkenntnisses, bezw. dem Zeitpunkte der Enteignungsanmerkung nach § 20 Ent.-Ges. nachfolgende Veräusserung oder Belastung der enteigneten Realität vermag die lastenfreie Abschreibung des enteigneten Grundstückes nicht zu hindern und ist zu letzterem Zwecke die Beibringung von Auflassungserklärungen seitens späterer Eigentümer, sowie von Hypothekauflassungs-Erklärungen seitens späterer Belastungsberechtigten nicht mehr notwendig.

Es ist ein unbestrittener Grundsatz, dass die Enteignung ihrem Wesen nach eine originäre, auf einem einseitigen Akte der Staatsgewalt beruhende Eigentumserwerbungsart sei und dass die Wirkung derselben schon mit dem Momente des Beginnens der Expropriationsverhandlung eintritt. (§ 5, letzter Absatz, Ent.-Ges.)

Schon in diesem letzteren Momente wird der zu enteignende Eigentümer in seiner Verfügungsbefugnis über den Gegenstand der Enteignung beschränkt und kann an dem zu enteignenden Objekte nur mehr unter der Resolutivbedingung Rechte übertragen oder bestellen, dass die Enteignung tatsächlich nicht erfolgt (§ 35 Ent.-Ges. und § 23 Eis.-Grundb.-Ges.).

Wird aber das Enteignungserkenntnis wirklich gefällt und rechtskräftig, so verlieren alle nach dem Beginne der Expropriationsverhandlung erworbenen, der Expropriation entgegenstehenden Rechte ihre Wirksamkeit (§§ 15, 20, 35 Ent.-Ges.).

Mag man auch nicht die strengere Ansicht teilen, welche der Anmerkung des Expropriationserkenntnisses nach § 20 Ent.-Ges. gar keine juristische Wirkung zuschreibt, sondern dieselbe nur Evidenzzwecken dienen lässt, so ist doch soviel gewiss, dass, wenn das Enteignungserkenntnis bücherlich angemerkt wurde, und der Anmerkung die allgemeinen Publizitätswirkungen beigelegt werden, dieselben wenigstens vom Momente der Eintragung der Anmerkung eintreten.

Solche Wirkungen sind, wie oben bemerkt, der Eigentumsübergang vom Expropriaten auf den Enteigner und das Erlöschen aller dinglichen Rechte Dritter, soweit selbe mit dem Zwecke der Enteignung nicht vereinbar sind (§§ 22, 34 Ent.-Ges.).

Sie werden aber auch nicht alteriert durch den Umstand, dass nach dem Enteignungserkenntnisse ein freiwilliges Uebereinkommen zwischen den Expropriaten und dem Enteigner bezüglich des Eigentumsüberganges und mit etwaigen Realberechtigten bezüglich der Auflassung ihrer Rechte getroffen würde (§§ 20, 29, 39 Eis.-Grundb.-Ges.).

Nr. 210. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
4. Senat. Vom 6. Mai / 4. Juli 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1903. Heft 2. S. 435. — Entsch. d. O.V.G. Bd. 40. S. 103, 107.)

Strassenherstellungskosten. Anliegerbeiträge bei Unternehmerstrassen. Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 § 15.

Eine Stadtgemeinde kann keinen Anspruch auf Beiträge zu dem Ausbau einer Strasse aus § 15 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 herleiten, wenn die Strasse gar nicht von der Stadtgemeinde selbst, sondern von einem Dritten als Unternehmer angelegt ist. Dabei ist es auch unerheblich, ob etwa die Ausführung einzelner oder aller für die Herstellung der Strasse erforderlichen Arbeiten durch Organe der Stadtgemeinde erfolgt ist, sofern die Herstellung durch diese Organe nur im Auftrage, auf Kosten und für Rechnung des Unternehmers bewirkt ist. Denn dann bleibt immer der Unternehmer derjenige, der die Strasse angelegt hat. Entscheidend ist nach dem Gesetze, ob die Stadtgemeinde ihrerseits Kosten für die Anlegung der Strasse aufgewendet hat; denn der Anspruch auf Beiträge aus § 15 a. a. O. ist nur ein Anspruch auf Erstattung des von der Stadt Aufgewendeten.

Nr. 211. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 15. Mai 1901.

(Röll, Eisenbahnr. Entsch. Jahrg. 1901. S. 81.)

Das Nichtanhalten eines auf den Eisenbahnwagen aufsteigenden Reisenden an den Anhaltestangen und das saumselige Aufsteigen ist speziell im Verkehre der Wiener Stadtbahn als ein Mitverschulden des Reisenden an dem Unfalle anzusehen, welcher dem Reisenden infolge Herabstürzens bei ruckartigem Ingangsetzen des Zuges zustösst.

Der geltend gemachte Revisionsgrund des § 503, Ziff. 4, C.-P.-O. erscheint nur bezüglich der Annahme des Berufungsgerichtes, dass der Klägerin an dem ihr zugestossenen Unfalle kein Verschulden, resp. Mitverschulden zuzurechnen sei und in Ansehung des von der zweiten Instanz ausgemessenen Betrages der Heilungskosten gerechtfertigt, und wird diesfalls auf die der Sachlage und dem Gesetze vollkommen entsprechende Entscheidung und Begründung der ersten Instanz verwiesen, zumal es einerseits nach dem Ergebnisse des Beweisverfahrens als sicher anzunehmen ist, dass die Klägerin, wenn sie im Hinblick auf die notorische Raschheit des Verkehres auf der Stadtbahn sich beim Aufsteigen mehr beeilt und die Anhaltestangen am Wagen benützt hätte, trotz des bei eingetretener Bewegung des Zuges entstandenen Ruckes, ihren Aufstieg in den Wagen ohne Unfall hätte bewerkstelligen können, und weil andererseits die seitens der ersten Instanz erfolgte Bemessung der Heilungskosten der Sach- und Rechtslage vollkommen entspricht.

Nr. 212. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
4. Senat. Vom 4. Juli 1901.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 40. S. 268.)

Anfahrtsrampen zu Brücken im Zuge öffentlicher Wege. Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883 §§ 55 ff.

Die Anfahrtsrampen, welche den Verkehr von einem öffentlichen Wege auf eine Brücke überleiten, sind weder Teile noch Zubehörungen der Brücke, sondern vielmehr Teile des Weges, in dessen Zuge sie liegen. Die durch einen Umbau der Brücke notwendig gewordenen Aenderungen der Rampen sind daher nicht von dem Brückenbaupflichtigen, sondern von dem herzustellen, welchem kraft öffentlichen Rechts die Unterhaltung des Weges obliegt[1]). Diese Grundsätze finden auch auf die Herstellung der Rampen zu einer Notbrücke Anwendung.

Daraus, dass ein Unternehmer, welcher eine öffentliche Strasse zu einer Eisenbahnanlage benutzen will, seinerseits alle Anlagen herzustellen hat, welche zur Aufrechterhaltung des Verkehrs erforderlich sind, kann ein anderes nicht gefolgert werden, da sich dieser Fall mit dem eines Brückenumbaues gar nicht vergleichen lässt. Jener Unternehmer will die Strasse zu seinen privaten, der Bestimmung der Strasse an sich fremden Zwecken benutzen; der Brückenbaupflichtige erfüllt dagegen mit dem Umbau der Brücke die ihm obliegenden öffentlich-rechtlichen Pflichten, und die Brücke hat ebenso wie die Strasse die Bestimmung, dem öffentlichen Verkehre zu dienen.

Nr. 213. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
4. Senat. Vom 11. Juli / 24. Oktober 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1903. S. 443.)

Bauerlaubnis; Verwaltungsstreitverfahren im Falle ihrer Versagung; Fluchtliniengesetz. Landesverwaltungsgesetz vom 30. Juli 1883 §§ 127, 128. Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 § 12.

1. Wenn die Genehmigung eines Bauvorhabens aus mehr als einem Grunde gänzlich versagt wird, kann die Klage im Verwaltungsstreitverfahren nur auf die Aufhebung der ganzen Verfügung gerichtet werden; eine Klage, welche die Aufhebung einzelner Gründe der Versagung beantragt, ist unzulässig. Der allein in Betracht kommende Inhalt der Verfügungen, die darin enthaltene polizeiliche Anordnung, besteht in dem Verbot, die Bauten, deren Genehmigung beantragt war, auszuführen. Nur gegen polizeiliche Gebote oder Verbote, nicht gegen die dafür gegebene Begründung, sind die Rechtsmittel der §§ 127, 128 des Landesverwaltungsgesetzes gegeben.

---

[1]) Vgl. Urteil vom 5. Mai 1902, Entsch. Bd. 41 S. 234.

2. Ist dagegen die Bauerlaubnis erteilt, aber zugleich an Bedingungen geknüpft, so können diese Bedingungen Gegenstand des Angriffs durch Beschwerde oder Klage im Verwaltungsstreitverfahren sein. Derartige, einer polizeilichen Verfügung gleichzuachtende und deshalb selbständig angreifbare Bedingungen liegen aber nur vor, wenn der Baukonsens erteilt wird und für den Fall der Ausführung des genehmigten Baues Gebote oder Verbote mit der Absicht, sie erforderlichen Falles im Zwangsverfahren durchzuführen, beigefügt werden.

3. Im Verwaltungsstreitverfahren ist auf die für begründet erachtete Klage gegen eine die Bauerlaubnis versagende Verfügung nur auf Ausserkraftsetzung der Verfügung, nicht auf Erteilung der Bauerlaubnis zu erkennen. Demnächst darf die Genehmigung nur noch aus Gründen versagt werden, welche der Verwaltungsrichter noch nicht geprüft hat.

4. Die rechtliche Bedeutung der Fluchtlinien im Sinne des Gesetzes vom 2. Juli 1875 besteht nicht darin, festzustellen, wo gebaut werden darf, sondern zu kennzeichnen, welche Flächen zu öffentlichen Strassen und Plätzen vorbehalten werden sollen und deshalb nicht bebaubar sind. Es ist bei Fluchtlinienfeststellungen nicht gestattet, Flächen, die weder zu Strassen noch zu Plätzen ausgewiesen werden, dennoch von der Bebauung auszuschliessen unter Vorbehalt künftiger Bestimmung über ihre Zulassung zur Bebauung. Vielmehr ist die Frage, ob das die ausgewiesenen öffentlichen Strassen usw. umgebende Gelände bebauungsfähig, für den Anbau bestimmt ist, nur nach der für das Gelände selbst, unabhängig von der Fluchtlinienfestsetzung geltenden Sach- und Rechtslage zu entscheiden. Darum kann auch dadurch, dass nur eine Baufluchtlinie festgesetzt wird, dem auf der anderen Seite der Strasse angrenzenden Gelände die ihm sonst beiwohnende Bebaubarkeit nicht entzogen werden.

5. Im Sinne des § 12 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 gehören zu den Strassen, welche „noch nicht“ für den öffentlichen Verkehr und den Anbau fertig hergestellt sind, sowohl Strassen, deren Ausbau als Ortsstrassen von der Gemeinde bereits in Aussicht genommen, aber noch nicht durchgeführt ist („projektierte Strassen“), als auch Wege, bei denen sich infolge des Anbaues mit Notwendigkeit ein strassenmässiger Verkehr entwickeln und die Gemeinde nötigen würde, wider ihren Willen eine Ortsstrasse herzustellen („in der Entstehung begriffene Strassen“).

Nr. 214. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
3. Senat. Vom 17. Oktober 1901.

(Entsch. d. O.V.G. Bd. 40. S. 359.)

Anspruch einer Versicherungsanstalt auf Ersatz der Kosten eines Heilverfahrens gegen die Krankenkasse. Invalidenversicherungsgesetz vom 19. Juli 1899 § 18.

Der Versicherungsanstalt, welche ein Heilverfahren für das Mitglied einer Krankenkasse hat eintreten lassen, ist ein Ersatzanspruch an die Krankenkasse nur gegeben, wenn während der Dauer des Heilverfahrens der Versicherte erwerbsunfähig im Sinne des Krankenversicherungsgesetzes war und deshalb einen noch nicht erfüllten Anspruch auf Krankengeld hatte.

Für die Frage der Erwerbsunfähigkeit ist es noch nicht ausschlaggebend, ob das Kassenmitglied sich selbst für erwerbsunfähig ansieht oder nicht. Das Vorhandensein von Erwerbsfähigkeit oder Erwerbsunfähigkeit bestimmt sich nicht nach der Ansicht oder der Handlungsweise des Kassenmitgliedes, sondern lediglich nach objektiven, regelmässig nur durch Gutachten von Sachverständigen festzustellenden Merkmalen.

Nr. 215. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 30. Oktober 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XVI. Nr. 9. S. 377. — Centralbl. f. d. jur. Prax. Nr. 10 ex 1902.)

Umfang der Haftpflicht der Eisenbahnen hinsichtlich des schädigenden Ereignisses; Nichthaftung für Unfälle ausserhalb des technischen Betriebes.

Durch das G. 5. März 1869 (R. 27) sollte nach der Absicht des Gesetzgebers das Publikum vor den Gefahren geschützt werden, welche dem Eisenbahnbetriebe naturgemäss innewohnen. Dieses Moment darf bei Auslegung des im § 1 des Gesetzes aufgestellten Begriffes der „Ereignung im Verkehre“ nicht ausseracht gelassen werden, zumal die beigefügten Worte: „einer mit Anwendung von Dampfkraft betriebenen Eisenbahn“ deutlich darauf hinweisen. Es geht also nicht an, den Begriff „Verkehr“ im weitesten Sinne zu nehmen und darunter alle manipulativen, ja vielleicht sogar die kaufmännischen Funktionen zu verstehen, welche unmittelbar oder mittelbar dem eigentlichen Zwecke der Eisenbahnen, welcher in der Beförderung von Personen und Gütern besteht, zu dienen bestimmt sind. Der Begriff des Verkehres kann eben mit Rücksicht auf den Zweck des Gesetzes nur im engeren Sinne, das ist in der Bedeutung des technischen Betriebes, genommen werden, und umfasst demnach nur solche technische Funktionen des Gesamtunternehmens, aus welchen sich der technische Betrieb der Beförderung von Menschen und Gütern zusammensetzt, sowie solche, welche unmittelbar diesem technischen Betriebe zu dienen haben. Demzufolge

werden also nur diejenigen körperverletzenden Ereignungen als Ereignungen im Sinne des § 1 cit. Ges. anzusehen sein, deren Ursache im technischen Betriebe selbst gelegen ist, welche also entweder in den Betriebsanlagen oder im Betriebsmateriale oder im Verhalten des den technischen Betrieb besorgenden Eisenbahnpersonales ihren Grund haben.

Dies kann im gegebenen Falle von der der klägerischen Verletzung zugrunde liegenden Ereignung, das ist dem Sturze des Reservoirs, nicht behauptet werden.

Der Transport und die Abladung der vom Kläger auf seinem Lastwagen verladenen Rüben war beendet, der technische Betrieb war abgeschlossen. Der durch den Stoss des Pferdes herbeigeführte Sturz des Reservoirs erfolgte also nicht „im Verkehre“, das ist während des technischen Betriebes der Eisenbahn, und trifft demnach die Bahnunternehmung nicht die unbedingte Verantwortung im Sinne des § 1 l. c., sie haftet vielmehr nur unter den Voraussetzungen des bürgerlichen Gesetzbuches, respektive der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 (R. 1 ex 1852).

Nr. 216. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
4. Senat. Vom 25. November 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1903. Heft 2. S. 438.)

Wegeunterhaltung und Strassenbeleuchtung. Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 § 3.

Eine Stadtgemeinde ist verpflichtet, auch eine von ihr nicht zu unterhaltende, im Stadtbezirke belegene, aber nicht zu den eigentlichen städtischen Strassen gehörige Chausseestrecke ihrerseits zu beleuchten, wenn dies mit Rücksicht auf den daran erfolgten Anbau im Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit erforderlich wird. Diese Pflicht der Gemeinde besteht grundsätzlich, ohne dass es darauf ankommt, dass das Eigentum an dem Wegekörper der Provinz zusteht und die Wegeunterhaltungspflicht dem Kreise obliegt.

Wenn die Ortspolizeibehörde von der Stadtgemeinde die Beleuchtung einer solchen Chausseestrecke fordert, so handelt sie innerhalb ihrer Zuständigkeit. Die im Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit erforderlichen polizeilichen Massregeln, insbesondere die Anordnung der Beleuchtung eines Weges, erscheinen hier nicht als chausseepolizeiliche, sondern als im örtlichen Verkehrsinteresse getroffene sicherheitspolizeiliche Verfügungen, zu deren Erlass die örtlichen Polizeibehörden wohl befugt sind, da es zu ihren eigensten Aufgaben gehört, für die Sicherheit und Ordnung des örtlichen Verkehrs Sorge zu tragen.

Nr. 217. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
4. Senat. Vom 2. Dezember 1901.
(Entsch. d. O.V.G. Bd. 40. S. 98.)

Strassenherstellungskosten. Voraussetzungen für die Entstehung der Beitragspflicht. Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 § 15. Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893 § 87.

Die Verpflichtung zur Beitragsleistung zu den Strassenherstellungskosten wird begründet, wenn das Grundstück, auf dem gebaut wird, unmittelbar an die Strasse grenzt. Ein Gebäude hat, auch wenn es die Strasse nicht unmittelbar berührt, sondern von ihr räumlich getrennt ist, dennoch als „an ihr errichtet“ zu gelten, sofern es nur mit der Strasse wirtschaftliche Verbindungen und Beziehungen hat.

Jede Errichtung eines Gebäudes an einer neuen Strasse lässt die Beitragspflicht neu entstehen, auch wenn es an Stelle eines älteren errichtet wird, oder wenn die gleiche Pflicht schon vorher durch Errichtung eines Gebäudes an einer anderen Stelle des Grundstücks begründet worden war. Die Verjährung der einen Verpflichtung lässt die andere unberührt; nur die materielle Tilgung trifft den ihnen gemeinsamen Gegenstand und lässt sie alle erlöschen [1]).

Wenn ein Gebäude nach Fertigstellung der Strasse errichtet wird, beginnt die dreijährige Verjährungsfrist gemäss § 87 Abs. 1 Ziff. 2 des Kommunalabgabengesetzes mit dem Ablaufe des Rechnungsjahres, in welchem der Bau vollendet worden ist.

Nr. 218. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
3. Senat. Vom 16. Dezember 1901.
(Preuss. Eisenb.-Arch. 1903. Heft 2. S. 447.)

Krankenversicherung der Arbeiter. Krankenversicherungsgesetz §§ 1, 28.

Eine tatsächlich übernommene Beschäftigung ist noch nicht eine Beschäftigung im Sinne des § 1 des Krankenversicherungsgesetzes, wenn sie sich, weil der Beschäftigte in einem ihn völlig erwerbsunfähig machenden Grade krank war, nicht als eine wirkliche Beschäftigung, sondern nur als Versuch einer solchen darstellt. In gleicher Weise wird auch der Zustand der Erwerbslosigkeit im Sinne des § 28 des Krankenversicherungsgesetzes durch einen vergeblichen Versuch zu arbeiten noch nicht beendigt. Allerdings ist die Versicherungspflicht auch für diejenigen vorhanden, die beim Eintritt in die Beschäftigung bereits krank sind. Allein dies gilt nicht mehr, wenn die Krankheit mit völliger Erwerbslosigkeit verbunden war. Eine solche hindert sowohl die Entstehung der Versicherungspflicht als den Fortfall der Erwerbslosigkeit.

---

[1]) Vgl. Urteil vom 3. März 1902, Entsch. Bd. 41 S. 128.

Den gemäss § 28 a. a. O. zu gewährenden Mindestleistungen ist nach dem dafür massgebenden § 20 a. a. O. nicht der ortsübliche Tagelohn gewöhnlicher Tagearbeiter, sondern der durchschnittliche Tagelohn derjenigen Klasse der Versicherten, für welche die Kasse errichtet worden ist, zu Grunde zu legen.

Nr. 219. Entsch. des Kassationshofes in Florenz.
Vom 23. Dezember 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. XI (1903). Nr. 5. S. 144.)

Umfang der Verpflichtungen der Eisenbahn im Falle der Versäumung der Lieferfrist, nach italienischem Recht.

Infolge — unbestrittener — Verspätung in der Beförderung und Ablieferung eines Gütertransports verlangte der Empfänger von der Eisenbahn die Rückvergütung der von ihm bezahlten Fracht und des Betrags des ihm aus der Verspätung entstandenen Schadens. Er beantragte, den Nachweis dieses Schadens durch Zeugen erbringen zu dürfen.

Die Eisenbahn behauptete, sie sei nur zur Erstattung der Transportkosten, aber nicht zum Ersatz eines weiteren Schadens verpflichtet; sie widersprach deshalb der vom Empfänger beantragten Zeugeneinvernahme, weil es unnütz sei, das Vorhandensein eines Schadens zu beweisen, für den eine Ersatzpflicht nicht bestehe.

Das Gericht erster Instanz liess den Zeugenbeweis zu, und da aus diesem das Vorhandensein des Schadens hervorging, verurteilte es die Eisenbahn zur Vergütung desselben. Dieses Urteil wurde auch zweitinstanzlich bestätigt. Ebenso vom Kassationshof, an welchen die Eisenbahn die Angelegenheit weiter zog.

Gründe:

Sowohl Art. 403 des Handelsgesetzbuchs als Art. 139 der Tarifbestimmungen geben im Falle verspäteter Ablieferung des Gutes dem Empfänger nicht nur Anspruch auf teilweise oder gänzliche Rückforderung der Fracht, sondern auch das Recht, die Vergütung jedes weiteren wirklichen Schadens zu verlangen, der nicht durch höhere Gewalt entstanden ist, und zwar die Vergütung des ganzen Schadens über den von der Eisenbahn zurückbezahlten Betrag der Fracht hinaus.

Das Kassationsbegehren der Eisenbahn muss deshalb als unbegründet zurückgewiesen werden.

Nr. 220. Entsch. des Oberlandesgerichts Köln.

2. Civil-Senat. Vom 28. Dezember 1901.

(Fischers Zeitschr. f. Prax. etc. Bd. 24. Heft 5/6. S. 365. — Regers Entsch. Bd. 22. S. 199.)

Der Verkauf von Gegenständen aus Automaten auf den Bahnhöfen unterliegt nicht den Vorschriften der Gewerbeordnung über die Sonntagsruhe (§§ 6 Abs. I, 41a, 139e G.-O.).

Der Verkauf dieser Gegenstände dient, wenn auch nicht unmittelbar, so doch mittelbar den Zwecken des Eisenbahnunternehmens, indem dadurch die Wohlfahrt und Bequemlichkeit der Reisenden in ähnlicher Weise befördert wird, wie durch den Verkauf von Seife u. dgl. durch die von der Eisenbahnverwaltung in dem Innern der Eisenbahnwagen vielfach aufgestellten Automaten. Die Eisenbahnverwaltungen haben denn auch allenthalben solche Automaten aufgestellt, bezw. deren Aufstellung genehmigt und in dieser Richtung für die Bedürfnisse des Reisepublikums in ausgedehntem Masse gesorgt. Ein solcher Verkauf gehört daher zu dem Betriebe des Eisenbahnunternehmens und ist nach § 6 der Gewerbeordnung deren Bestimmungen überhaupt entzogen. Der Umstand, dass die Eisenbahnverwaltung den Verkauf in jenen Automaten nicht selbst betreibt, sondern eine andere Firma mit diesem Teile ihres Betriebes beauftragt hat, kann hieran ebensowenig etwas ändern, wie die Tatsache, dass die Benutzung der ausserhalb der Bahnhofssperre stehenden Automaten gerade wie die Benutzung aller übrigen, ausserhalb der Bahnhofssperre befindlichen Bahnhofsanlagen auch dem nicht reisenden Publikum möglich ist.

Hiernach war das angegriffene Urteil wegen rechtsirrtümlicher Anwendung der Bestimmungen der Gewerbeordnung aufzuheben und auf Freisprechung des Angeklagten zu erkennen, da weitere tatsächliche Erörterungen nicht erforderlich waren.

Nr. 221. Entsch. des Oberlandesgerichts Dresden.

Vom 4. Januar 1902.

(D. Jur.-Zeitg. VIII (1903). Nr. 6. S. 156.)

Eingriffsrecht der Polizei gegenüber einer elektrischen Anlage.

Der Vertrag, durch den eine Gemeinde einer Gesellschaft das Recht eingeräumt hat, eine Zentralanlage behufs Abgabe von elektrischem Strome an Privatpersonen und an die Gemeinde für Beleuchtungs-, Kraftübertragungs- und sonstige Zwecke zu errichten und deshalb die vorhandenen Strassen und Plätze zur Aufstellung von Masten behufs Führung der Stromleitungen zu benutzen, hindert die Gemeinde nicht, an den betr. öffentlichen Verkehrsräumen diejenigen Veränderungen vorzunehmen, welche das öffentliche Interesse erheischt. Insbesondere ist sie befugt, die Strassen zu verbreitern und die veränderte Aufstellung

oder Beseitigung der Masten, soweit sie der Durchführung der Verbreiterung hinderlich sind, zu verlangen. Denn eine dem Gemeingebrauche dienende Sache kann dadurch, dass Dritten Sonderbenutzungsrechte an ihr eingeräumt sind, nicht ihrem bestimmungsmässigen Zwecke, sei es auch nur teilweise, entzogen werden. Bei einem Widerstreite zwischen öffentlichem und Sonderrechte muss das letztere weichen, besonders, wenn nur die Art und Weise seiner Ausübung, nicht sein Bestand berührt wird. Die Gemeinde ist befugt, die veränderte Aufstellung oder Beseitigung der Masten unter Androhung von Zwangsmassregeln zu fordern.

Nr. 222. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 20. Januar 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1903. Heft 2. S. 441. — Entsch. d. O.V.G. Bd. 41. S. 246.)

Unterhaltung eines öffentlichen Weges durch einen Eisenbahnunternehmer.

Die von einem Eisenbahnunternehmer bei Anlegung der Eisenbahn übernommene öffentlich-rechtliche Verpflichtung zur Unterhaltung eines öffentlichen Weges kann nicht nachträglich auf die Stadtgemeinde als die Trägerin der öffentlichen Wegebaulast abgewälzt werden, wenn nicht eine ausdrückliche oder stillschweigende aus konkludenten Handlungen abzuleitende Uebernahme des Weges als städtische Strasse durch die Gemeinde dargetan wird. Eine solche kann noch nicht aus einer seitens der Stadtgemeinde für den Weg bewirkten Fluchtlinienfestsetzung und auch daraus nicht hergeleitet werden, dass der Weg mehr oder weniger zusammenhängend mit Wohnhäusern besetzt ist.

Nr. 223. Entsch. des Oberlandesgerichts Dresden.

4. Civil-Senat. Vom 31. Januar 1902.

(D. Jur.-Zeitg. VIII (1903). Nr. 5. S. 131. Ziff. 3.)

Kündigungsrecht der Beamten bei Versetzung. § 570 BGB.

Die Vorschrift in § 570 BGB., welche den Beamten etc. für den Fall ihrer Versetzung an einen anderen Ort rücksichtlich der an ihrem bisherigen Wohnorte für sich oder ihre Familie ermieteten Räume ein vorzeitiges Kündigungsrecht gewährt, findet nach Art. 171 EG. auch auf ein Mietverhältnis Anwendung, das nach dem Inkrafttreten des BGB. nicht für den ersten Termin gekündigt worden ist, für den die Kündigung nach den bisherigen Gesetzen zulässig war. Hierbei wurde ausgeführt, dass man sich zwar, auch wenn das Mietverhältnis gemäss Art. 171 grundsätzlich aus der Herrschaft des alten Rechtes herausgetreten und dem neuen Rechte unterworfen worden sei, immer gegenwärtig halten müsse, dass dasselbe unter dem alten Rechte entstanden sei, und dass kraft dieser Tatsache namentlich die Schranken zu be-

achten seien, welche sich für den Geltungsbereich der ergänzenden Vorschriften des D. BGB. gegenüber dem in dem bisherigen Verhältnisse zum Ausdruck gekommenen Vertragswillen ergäben (vgl. Habicht a. a. O. S. 281, Mittelstein, Miete nach BGB. S. 333 ff.). Derartige Rücksichten kämen aber für das Verhältnis der altrechtlichen Mietverträge zu der Vorschrift in § 570 BGB. nicht in Betracht. Die letztere trage keinen den Vertragswillen ergänzenden Charakter, sondern schaffe aus Rücksichten des öffentlichen Rechts zur Wahrung möglichster Freiheit in der Versetzung der Beamten einen zu dem Vertragsrecht hinzutretenden, dem bisherigen (sächsischen) Rechte fremden gesetzlichen Kündigungsgrund, der die Macht habe, bestehende Verträge mindestens dann zu durchbrechen, wenn der Mieter nicht geradezu auf die Rechtswohltat des § 570 verzichtet und sich selbst in die Lage gebracht habe, im Falle seiner Versetzung über das geordnete Vierteljahr hinaus doppelten Mietzins ohne Ersatzanspruch gegen die Anstellungsbehörde zahlen zu müssen (vgl. Mittelstein a. a. O. S. 242 Anm. 27).

Nr. 224. Entsch. des Oberlandesgerichts Dresden.

3. Civil-Senat. Vom 4. Februar 1902.

(Sächs. Arch. f. bürg. Recht u. Proz. Bd. 13. Heft 1/2. S. 98.)

Unzulässigkeit der Geltendmachung eines Betriebsunfalls im Rechtswege, auch soweit Entschädigung auf die ersten 13 Wochen nach dem Unfall und Schmerzensgeld gefordert wird (Gew.-U.V.G. in der Fassung der Bek. vom 5. Juli 1900 §§ 135 Abs. 3, 139).

Der Unfall des Klägers ist unstreitig jetzt von den Organen der Berufsgenossenschaft als ein Betriebsunfall eines nach Massgabe des Unfallversicherungsgesetzes versicherten gewerblichen Arbeiters anerkannt worden. Nach § 135 Abs. 3 des Gew.-U.V.G. in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 1900 (R.G.Bl. 1900 S. 573, 635) ist diese Feststellung für das Gericht bindend. Das Oberlandesgericht würde aber auch sonst keine Bedenken tragen, von sich aus die gleiche Feststellung zu treffen (vergl. Gräf-Keidel, Gew.-U.V.G., 3. Aufl., Bem. I 4 zu § 1; Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamts Bd. 8 S. 324, Bd. 9 S. 215, Bd. 5 S. 398).

Mit dieser Feststellung muss die Klage fallen. Mit dem Unfallversicherungsgesetze wurde neben der Sicherung der Arbeiter gegen die wirtschaftlichen Folgen der Unfälle der ausgesprochene Zweck verfolgt, alle Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitern über Entschädigungsansprüche zu beseitigen. Zu diesem Zwecke sind, abgesehen von einer einzigen unten zu besprechenden Ausnahme, alle Entschädigungsansprüche, die in Veranlassung eines Unfalls gegen den Arbeitgeber nach dem bisherigen Rechte erhoben werden konnten (z. B. auf Grund

des Reichshaftpflichtgesetzes oder des S.B.G.B. §§ 1483 ff.), aufgehoben worden. Dabei wurde nicht verkannt, dass der Versicherte insofern schlechter gestellt wurde, als der ihm nach Massgabe des Unfallversicherungsgesetzes zu leistende Ersatz nach Befinden hinter demjenigen zurückbleibt, den er auf Grund civilrechtlicher Haftung des Arbeitgebers hätte beanspruchen können. Man glaubte aber, dass das quantitative Weniger völlig aufgewogen werde durch das qualitative Mehr, da der Verletzte in der Berufsgenossenschaft eine annehmbar in jedem Falle zahlungsfähige Schuldnerin gewann. Zwar setzt ferner die Rente, die die Berufsgenossenschaft gewährt, erst mit Ablauf der ersten 13 Wochen nach dem Unfall ein; gleichwohl sollte nach der ausgesprochenen Tendenz des Gesetzes auch in Ansehung der ersten 13 Wochen die Geltendmachung eines civilrechtlichen Entschädigungsanspruchs ausgeschlossen sein, zumal es davon ausgehen durfte, dass für diese Zeit die erforderliche Fürsorge für den Verunglückten nach Massgabe des Krankenversicherungsgesetzes getroffen sein würde (vergl. Mot. zu U.V.G. S. 81 § 95).

Nr. 225. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 24. Februar 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1903. Heft 2. S. 439. — Entsch. d. O.V.G. Bd. 41. S. 107.)

Strassenherstellungskosten; Entstehung und Umfang der Beitragspflicht. Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 § 15.

Die Verpflichtung der Anlieger, gemäss § 15 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 zu den Strassenbaukosten beizutragen, hat zwei Voraussetzungen, einmal: den Ausbau der Strasse durch die Gemeinde und die Möglichkeit, die Kosten des Ausbaues zu berechnen; und zweitens: die Errichtung eines Gebäudes an der Strasse. Die Verpflichtung der Anlieger kann daher jedenfalls nicht früher entstehen, als bis beide Voraussetzungen vorliegen, und auch der Inhalt und Umfang der Verpflichtung kann keinesfalls nach den in einem früheren Zeitpunkte gegebenen Verhältnissen bestimmt werden. Wenn daher ein Haus vor der Fertigstellung der Strasse errichtet wird, so kann für die Beitragspflicht keinesfalls der Zeitpunkt der Errichtung massgebend sein.

Ein unbebautes Grundstück wird dadurch nicht beitragspflichtig, dass es mit einem anderen Grundstücke, wofür die Beitragspflicht bereits früher zur Entstehung gekommen war, wirtschaftlich vereinigt wird. Andererseits kann sich die Beitragspflicht des anderen, schon bebauten Grundstücks nicht mehr erweitern, wenn die Pflicht dieses Grundstücks bereits vor der Vereinigung entstanden war. Denn der Umfang der Pflicht richtet sich nach dem Zeitpunkte ihrer Entstehung.

Wenn zu einem Hausgrundstücke zur Zeit der Entstehung der Forderung ein Hausgarten gehört, so ergreift die Beitragspflicht das ganze Grundstück, selbst wenn die Absicht besteht, das Gartenland später als Baustelle zu veräussern.

Nr. 226. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 1. März 1902.

(Preuss. Verw.-Bl. XXIV. Nr. 30. S. 471.)

Haftpflicht der Staatsbeamten bei obrigkeitlichen Handlungen und solchen, die in Vertretung des Staatsvermögens vorgenommen werden.

Dagegen ist allerdings auch sonst in besonderer Beziehung auf die Beamten des Staates mehrfach zwischen obrigkeitlichen Amtshandlungen und solchen Handlungen, die in Vertretung des Staatsvermögens vorgenommen werden, unterschieden und für Versehen der Beamten im ersteren Falle die staatliche Haftung verneint worden.

Vergl. Entsch. d. RG. in Civils. Bd. 32 S. 146; Jur. Wochenschr. Jahrgang 1902 S. 83 Nr. 22; auch das von der Revision citierte Erkenntnis des vormaligen Obertribunals, Entsch. Bd. 61 S. 1.

Es kann indessen darin, dass im vorliegenden Falle der Berufungsrichter die Tätigkeit des M. und seiner Vorgesetzten bei Leitung der Durchsticharbeiten als eine solche der zweiten Art aufgefasst hat, ein Rechtsirrtum nicht gefunden werden. Für das Staatsvermögen wird ein staatlicher Beamter nicht bloss insofern, als er privatrechtliche Verträge im Namen des Fiskus abschliesst oder einen Akt fiskalischer Vermögensverwaltung vornimmt, sondern überall da tätig, wo er durch seine Amtshandlungen in privatrechtliche Beziehungen zu einzelnen Beteiligten tritt. Dahin gehört bei Stromregulierungen die Benutzung der Ufergrundstücke zu den Regulierungsarbeiten. Dieser Gesichtspunkt liegt auch den Bestimmungen des Strombauverwaltungsgesetzes vom 20. August 1883, GS. S. 333, über die den Uferbesitzern gegenüber bestehende Haftpflicht des Staates zu Grunde; vergl. insbesondere § 11 daselbst, der insoweit keine singuläre Vorschrift enthält, sondern sich als Anwendung eines allgemeinen Prinzips darstellt.

Weiterhin rügt die Revision, dass der Berufungsrichter den M. zu Unrecht als ein Willensorgan des Fiskus, der letzteren auch durch sein Versehen zu verpflichten vermöge, angesehen habe. Dieser Entscheidungsgrund war aber als bedenkenfrei in rechtlicher Beziehung anzusehen. Dass die Haftung des Staates und der korporativen Verbände des öffentlichen Rechts für die Amtsversehen ihrer Beamten sich nicht schlechthin auf diejenigen Beamten beschränkt, die den Staat oder die Korporation rechtsgeschäftlich zu vertreten berufen sind, sondern dass auch

andere Beamte, deren Dienstverrichtungen freien Spielraum für selbständige Willensentschliessungen lassen, in der fraglichen Beziehung jenen ersterwähnten Beamten gleichstehen, hat das Reichsgericht bereits wiederholt ausgesprochen.

Vergl. die Urteile vom 10. November 1887, Entsch. des RG. in Civils. Bd. 19 S. 351; vom 29. September 1897, Entsch. Bd. 39 S. 183; vom 27. Februar 1900 in Gruchots Beiträgen Bd. 44 S. 715.

Wie weit aber der letztere Grundsatz reicht, lässt sich nicht nach abstrakten Begriffsmerkmalen, sondern nur unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles entscheiden. Ins Gewicht fällt dabei namentlich, von welcher Art die Amtstätigkeit gewesen ist, in deren Veranlassung der Beamte das Versehen begangen hat. Vergl. Entsch. des RG. in Civils. Bd. 19 S. 350, Bd. 47 S. 243. Die Frage gehört danach im wesentlichen dem Gebiet des Tatsächlichen an, und von diesem Standpunkt aus liegt kein Anlass vor, der Annahme des Berufungsrichters, dass M. zufolge seiner Amtsstellung bei der Beaufsichtigung der Durchsticharbeiten als vertretendes Willensorgan des Beklagten tätig gewesen ist, entgegenzutreten.

Nr. 227. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

2. Senat. Vom 8. April 1902.

(Preuss. Verw.-Bl. XXIV. Nr. 20. S. 311.)

Steuerfreiheit auf Grund von § 24c des Kommunalabgabengesetzes tritt nur dann ein, wenn das Grundstück derjenigen Benutzung zu öffentlichen Zwecken, der es gewidmet sein soll, auch wirklich schon überwiesen, dem unmittelbaren öffentlichen Dienste oder Gebrauche übergeben ist.

Das Kommunalabgabengesetz macht zwar die Steuerfreiheit in seinem § 24 unter c von einem „Bestimmtsein für öffentlichen Dienst oder Gebrauch“, unter i von einer unmittelbaren Benutzung für die Zwecke der unter f, g, h aufgeführten Anstalten und Körperschaften abhängig; aber es hat nicht beabsichtigt, mit den verschiedenen Ausdrücken in der hier fraglichen Hinsicht etwas Verschiedenes zu bezeichnen. Die unter c erwähnte Befreiung ist aus den älteren Grundsteuergesetzen übernommen, und dabei ist der Ausdruck dieser Gesetze beibehalten, um nicht durch eine Veränderung desselben die Meinung zu erwecken, als sei eine sachliche Aenderung beabsichtigt.

Bei Anwendung jener älteren Gesetze aber ist das Oberverwaltungsgericht stets davon ausgegangen, dass eine Bestimmung zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche nur dann gegeben sei, wenn das Grundstück derjenigen Benutzung zu öffentlichen Zwecken, der es gewidmet sein solle, auch wirklich schon überwiesen, dem unmittelbaren öffentlichen Dienste oder Gebrauche übergeben sei (zu vergl. u. a. Erkenntnis

v. 8. Dezember 1884; Entsch. d. OVG. Bd. XI S. 64). Dabei ist die Unmittelbarkeit der Benutzung stets besonders betont worden, und von einer solchen kann nicht die Rede sein bei einem Grundstücke, welches erst mit dem Gebäude besetzt wird, in dessen Benutzung der öffentliche Dienst oder Gebrauch liegen soll. Wenn der Vorderrichter aus Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts etwas anderes entnommen hat, so hat er sie missverstanden. Wohl hat das Oberverwaltungsgericht mit der Begründung, dass das Bestimmtsein auch bei Unzweckmässigkeit oder Ueberflüssigkeit der Bestimmung genüge, die Meinung zurückgewiesen, dass die Benutzung des Grundstückes für die Zwecke des öffentlichen Dienstes oder Gebrauches auch notwendig oder wenigstens förderlich sein müsse; aber es hat stets einen wirklich sich vollziehenden (wenn auch vielleicht zeitweise unterbrochenen) Dienst oder Gebrauch verlangt, und eine Verwirklichung des Dienstes und Gebrauches niemals schon in der Ausführung derjenigen Einrichtungen gesehen, an welchen und mittels deren der Dienst und Gebrauch geübt werden soll.

Der öffentliche Dienst und Gebrauch nun, dessen unmittelbare Ausübung die Befreiung von Grundstücken des Reichspostfiskus herbeiführt, besteht in dem inneren und äusseren Getriebe der Post- und Telegraphenverwaltung, und zu diesem Dienste und Gebrauche wird das Baugrundstück des Klägers unmittelbar nicht eher benutzt, als bis es dem Postverkehre oder dem inneren Postbetriebe übergeben ist.

Nr. 228. Entsch. des Landgerichts Saarbrücken.[1])
Vom 18. April 1902.

(Fischers Zeitschr. f. Prax. etc. Bd. 24. Heft 5/6. S. 366/67.)

Der Verkauf von Gegenständen aus Automaten auf den Bahnhöfen unterliegt nicht den Vorschriften der Gewerbeordnung über die Sonntagsruhe (§§ 6 Abs. I, 41a, 139e G.-O.).

Im Gegensatz zu dem schöffengerichtlichen Urteile ist festzustellen, dass der Warenverkauf durch den Automaten, wie er hier stattgefunden hat, zu dem Gewerbebetriebe der Eisenbahnunternehmung gehört und deshalb nach § 6 der Gewerbeordnung deren Bestimmungen entzogen ist. Wie aus dem vorgelegten Vertrage zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Automatengesellschaft hervorgeht, bezweckt die Eisenbahnverwaltung mit der Erlaubnis zur Aufstellung von Automaten die Einrichtung einer Gelegenheit für die Reisenden zur leichteren Beschaffung von Genussmitteln und Reisebedürfnissen. Das Vorbringen des Angeklagten, dass die Eisenbahnverwaltung durch diesen Vertrag

---

[1]) Ebenso haben entschieden: Kammergericht Berlin 26./3. 1903 (D. Jur.-Zeitg. VIII S. 299); ferner die Ob.-Land.-Ger. Köln, Frankfurt a. M. und Naumburg; — dagegen: Landger. Meiningen und Ob.-Land.-Ger. Jena.

das Interesse des reisenden Publikums wahrzunehmen beabsichtigte und dass sie in den Automaten eine Einrichtung erblicke, die namentlich den minder bemittelten Reisenden in hohem Masse zu Statten komme, ist zweifellos zutreffend. Es entspricht auch der mit der Entwicklung des Reiseverkehres fortgeschrittenen allgemeinen Anschauung über die Pflichten einer Eisenbahnunternehmung hinsichtlich des Personenverkehres, dass sich diese nicht darauf beschränkt, eine sichere und schnelle Beförderung von Ort zu Ort zu gewähren, sondern dass sie auch Fürsorge dafür trifft, dass das Publikum möglichst behaglich reisen kann, dass ihm Nahrungs- und Genussmittel und andere Gegenstände des Bedarfes leicht zugänglich gemacht, dass die mit einer Reise verbundenen Unbequemlichkeiten auf ein Mindestmass zurückgeführt werden. Eine Grenze zur Unterscheidung der Veranstaltungen, die in dieser Hinsicht als notwendige Verkehrserleichterungen von den Eisenbahnunternehmungen verlangt werden können, von denjenigen Einrichtungen, die, ohne gerade notwendig zu sein, von dem reisenden Publikum als Annehmlichkeit empfunden werden, lässt sich schwer ziehen. Jedenfalls wäre eine solche Unterscheidung nicht geeignet, die Merkmale dafür abzugeben, ob eine Veranstaltung im Interesse der Reisenden als zum Gewerbebetriebe der Eisenbahnunternehmung gehörig anzusehen ist oder nicht. Massgebend für die begriffliche Einbeziehung einer Veranstaltung zu diesem Gewerbebetriebe ist, dass die Eisenbahnverwaltung die Veranstaltung in ihrer Eigenschaft als Eisenbahnunternehmerin getroffen hat und dass die Veranstaltung ihrem Zwecke nach dem Gewerbebetriebe der Eisenbahnunternehmung, sei es auch nur mittelbar, dienen soll, und dass sie begrifflich in den Rahmen eines solchen Gewerbebetriebes hineinpasst. Diese Voraussetzungen liegen hier, wie dargetan ist, vor.

Der Umstand, dass die Bahnverwaltung den Betrieb der Einrichtung durch einen Unternehmer ausführen lässt, und dass dieser entsprechend der in dem Eingangs bezeichneten Vertrag übernommenen Verpflichtung für die Bedienung des Automaten einen Vertreter, hier den Angeklagten, bestellt hat, ändert nichts daran, dass der Verkauf durch den Automaten zum Gewerbebetriebe der Eisenbahnunternehmung gehört, der eben insoweit vermöge jener zwiefachen Stellvertretung von dem Angeklagten ausgeübt wird. Die Frage, in welcher Gestalt der Angeklagte die Vergütung für diese Tätigkeit bezieht, bleibt hier vollkommen ausser Betracht.

Nr. 229. Entsch. des Oberlandesgerichts Dresden.
Vom 24. April 1902.
(Fischers Zeitschr. Bd 25. Heft 3/4. S. 249.)

Der Schädenanspruch des Anliegers einer öffentlichen Strasse aus Anlass des Höherlegens der Strasse gehört zur Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden (A.-Ges. vom 28. Jan. 1835 §§ 6, 7 und 8).

Nach § 6 des Gesetzes ist die Zulässigkeit des Rechtsweges davon abhängig, dass es sich um eine Irrung „über privatrechtliche Verhältnisse" handelt, während über Irrungen „in Verhältnissen des öffentlichen Rechtes" der Regel nach die Verwaltungsbehörden zu befinden haben (§ 8). Entscheidend ist mithin nicht, ob der vom Kläger verfolgte Anspruch privatrechtlicher Natur ist, sondern ob ein privatrechtliches Verhältnis vorliegt; anders ausgedrückt: ob das Rechtsverhältnis, das den streitigen Anspruch hat hervorwachsen lassen, ausschliesslich von privatrechtlichen Normen beherrscht wird, oder ob es in Vorgängen des öffentlichen Rechts wurzelt.

Die Festhaltung dieses Massstabes führt im vorliegenden Falle zur Anerkennung der Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde. Denn die Ursache der Schädigungen, die den Kläger zur Erhebung der Negatorienklage veranlasst haben, bildet ein Eingreifen der Baupolizeibehörde. Nicht in ihrer Eigenschaft als Privatrechtssubjekt, sondern als Strassenbaubehörde und im Interesse des öffentlichen Verkehres hat die beklagte Gemeinde das Niveau der Zufahrtsstrassen zur fiskalischen Strasse erhöhen lassen. Insoweit unterscheidet sich ihr Vorgehen sehr wesentlich von den dem Staate oder den politischen Gemeinden beim Betriebe privater wirtschaftlicher Unternehmungen zur Last fallenden Eigentumsstörungen, für die der Rechtsweg zugelassen zu werden pflegt. Hier war es gerade eine behördliche Massnahme, deren Einwirkungen das Grundeigentum des Klägers benachteiligt haben. Unterliegt deren Beurteilung schon im übrigen lediglich den Verwaltungsbehörden, so haben diese allein auch darüber zu entscheiden, ob und inwieweit die Behörde für die bei Ausübung ihrer amtlichen Tätigkeit einem anderen bereiteten Schäden verantwortlich gemacht werden kann.

Nr. 230. Entsch. des Tribunal de Commerce de la Seine.
Vom 10. Mai 1902.
(Allgem. Tarif-Anz. Jahrg. XXII. Nr. 12. S. 202.)

Gegen den Inhalt des Frachtbriefduplikates über die Belastung des Gutes mit Nachnahme ist der Gegenbeweis zulässig.

In der Erwägung, dass nach den Feststellungen der Verhandlung D. C. & C. am 29. Oktober 1901 in der Station Lamey einen Ballen Baumwollgewebe im Gewichte von 47 Kg. zur Beförderung an O. B. A.

in Strassburg als Eilgut in angewiesener Fracht aufgegeben haben, dass D. C. & C. behaupten, die Sendung wäre mit einer Nachnahme nach Eingang in Höhe von 208,90 Francs belastet gewesen, dass sie gegen die Compagnie du Nord Zahlung dieses Betrages beanspruchen und zum Nachweise ihres Anspruches das Duplikat des Frachtbriefes über den zwischen ihnen und der Beklagten abgeschlossenen Frachtvertrag vorgelegt haben, auf welchem Frachtbriefduplikate sich folgender Vermerk findet: „Summe der Nachnahme 208,90 Francs“;

in der Erwägung, dass, wenn die Zusatzbestimmungen zum Berner Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr im Art. 13 bestimmen, dass der Frachtbrief oder das Frachtbriefduplikat als Beweis dafür dienen, dass das Gut mit Nachnahme belastet wurde, gleichwohl zu beachten ist, dass nach Art. 8 des gedachten Uebereinkommens dieses Duplikat weder die Bedeutung eines Originalfrachtbriefes noch jene eines Connossements hat, dass überdies laut Art. 6 die Eisenbahn vom Absender ausser dem Frachtbriefe die Ausstellung einer Urkunde verlangen kann, welche dazu bestimmt ist, in Händen der Verwaltung zu bleiben und ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen; dass hiernach der Beweis dafür, dass das Gut mit Nachnahme belastet war, nicht schlechthin aus den Angaben des Duplikates gefolgert werden kann, wenn dieses weder dem Originalfrachtbriefe noch der im Art. 6 erwähnten Urkunde — im gegebenen Falle der Versandterklärung — welche der Eisenbahn als Beweis über den Frachtvertrag dient, gleichlautend ist;

in der Erwägung, dass, wenn der Originalfrachtbrief, welcher von der Bestimmungsstation dem Empfänger ausgefolgt wurde, in der Verhandlung nicht vorgelegt wurde, aus den anderweitig vorgelegten Urkunden erhellt, dass er keine Erwähnung einer Nachnahme enthielt; dass auch die Versandterklärung keine Erwähnung einer Nachnahme enthält; dass überdies zu beachten ist, dass die oberwähnten Zusatzbestimmungen zu Art. 13 in § 3 besagen: „Auf Verlangen des Absenders erfolgt ihm die Versandtstation kostenfrei einen Schein, welcher bestätigt, dass seine Sendung mit Nachnahme belastet ist“;

in der Erwägung, dass D. C. & C. keinen derartigen Schein vorgelegt haben, dass entgegen den Behauptungen der Kläger keinerlei Tatsache nachgewiesen ist, aus welcher sich ergeben würde, dass der Destinatar bei Empfang des Gutes den Betrag der erwähnten Nachnahme bezahlt habe; dass hiernach die aus dem Inhalte des Duplikates sich ergebende Vermutung dem von der beklagten Eisenbahn erbrachten Gegenbeweise weichen muss,

aus diesen Gründen erklärt das Gericht, dass die Klage von D. C. & C.

unbegründet ist, weist die Kläger mit ihrer Klage ab und verurteilt sie in die Kosten.

Nr. 231. Entsch. des Kassationshofes in Rom.

Vom 16. Mai 1902.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. XI. Nr. 4. S. 124.)

Die Eisenbahn ist befugt, die im Art. 117 der Tarifbestimmungen der italienischen Eisenbahnen festgesetzte Entschädigung für die Verwahrung und Lagerung des Gutes auch dann zu verlangen, wenn die Lagerung infolge einer gerichtlichen Beschlagnahme vor Abgang des Gutes erfolgt ist.

Die Gläubiger einer Handelsfirma erwirkten von der Gerichtsbehörde die Beschlagnahme von 66 Zentner Kohlen, welche der Eisenbahn zum Transporte übergeben und auf einen Eisenbahnwagen bereits verladen worden waren, der in der Abgangsstation stand.

Als gerichtlicher Verwahrer wurde der Stationsvorstand ernannt; die Kohlen wurden ausgeladen und in den Räumen der Station untergebracht.

Das gerichtliche Verfahren, aus welchem die Beschlagnahme angeordnet worden war, dauerte ungefähr 20 Monate, während welcher Zeit die Kohlen auf der Station deponiert blieben. Endlich wurden dieselben, mit einem Erlös von 430 Lire, verkauft.

Die Eisenbahn beanspruchte nun den ganzen Erlös in Anrechnung auf den bedeutend höhern Betrag der auf den Kohlen erlaufenen Lagerspesen.

Die Gläubiger bestritten den Anspruch der Eisenbahn, weil es sich nicht um eine infolge eines Transportvertrages nötig gewordene Lagerung handle. Lagerung und Verwahrung seien nicht der Eisenbahn, sondern dem als gerichtlichen Verwahrer bestellten Stationsvorstand übertragen worden, der sich in dieser Eigenschaft der Lagerräume des Bahnhofes bedient habe und an welchen die Eisenbahn sich halten möge.

Der Appelhof hat die Ansprüche der Eisenbahn abgewiesen, indem er deren Berechtigung von der tatsächlichen Ausführung des Transportvertrages abhängig machte, welche nicht stattgefunden habe. Der Frachtführer kann aber alle seine Rechte auch dann geltend machen, wenn der abgeschlossene Transportvertrag aus Gründen höherer Gewalt nicht ausgeführt wurde. Ueberdies ist im Art. 117 der Tarifbedingungen bestimmt, dass die Lager- und Verwahrungs-Gebühren auch auf den vor Abgang zur Lagerung aufgegebenen Gütern zu entrichten sind. Die Verwahrung verliert ihren Charakter dadurch nicht, dass die Beförderung der zum Transport aufgegebenen Sendung unterblieb, deren Lagerung im Interesse aller Beteiligten stattgefunden hat.

Ob der gerichtliche Verwahrer das Gut auch anderswo hätte lagern

können, ist unerheblich, nachdem unbestritten ist, dass die beschlagnahmten Kohlen bis zum Verkauf in den Lagerräumen der Station verblieben sind. Und da feststeht, dass die Verwahrung des Gutes notwendig und eine mittelbare Folge des Transportvertrages war, so beseitigt auch die Erwägung, dass die Verwahrung durch den Willen eines Dritten hätte aufgehoben werden können, die Tatsache nicht, dass die Lagerung wirklich stattgefunden hat und schliesst nicht aus, dass dafür die entsprechende Lagergebühr bezahlt werden muss.

Nr. 232. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 4. Juni 1902.

(Centr.-Bl. f. d. jur. Prax. 1902. Nr. 10.)

Umfang der Haftpflicht der Eisenbahnen bei Körperverletzungen: Anspruch der verletzten Ehefrau auf eine Rente für ihre infolge der verminderten Arbeitsfähigkeit notwendig gewordene Stellvertretung in der Hauswirtschaft; Begriff und Zweck des Schmerzensgeldes.

Das nach § 1325 b. G.-B. gebührende Schmerzensgeld soll nach der Absicht des Gesetzes eine billige Entschädigung für die anlässlich der Körperverletzung erlittenen Schmerzen, also für physische Schmerzen sein. Unkontrollierbare, jeglicher Feststellung sich völlig entziehende, lediglich auf die Angabe des Verletzten hin angenommene Seelenzustände können bei Bestimmung dieser Entschädigung nicht in Betracht kommen. Das Schmerzensgeld soll eine billige Entschädigung sein. Seine Bestimmung in einer Höhe, welche den Verletzten mit einem Schlage in eine wesentlich günstigere wirtschaftliche Lage versetzen würde, entspreche dem Grundsatze der Billigkeit gewiss nicht.

Beides hat das Berufungsgericht, indem es das Schmerzensgeld mit K 10000 festsetzte, ausseracht gelassen. Dagegen war allerdings die lange Dauer des krankhaften Zustandes zu berücksichtigen. Das Rekursgericht erachtet demnach, in dem Betrage von K 5000 die der Klägerin gesetzlich gebührende angemessene Entschädigung für die ihr aus dem Unfalle entstandenen körperlichen Schmerzen erblicken zu sollen. In Ansehung der der Klägerin mit Rücksicht auf ihre derzeitige Erwerbsunfähigkeit zuerkannten Rente ist der berufungsgerichtlichen Begründung des diesfälligen Urteilsspruches grundsätzlich beizutreten. Es genügt, die Revisionswerberin auf diese Begründung zu verweisen. Dagegen ist die Höhe der Rente als übermässig zu bezeichnen, wenn eines Teils die wirtschaftliche Lage der Klägerin, anderen Teils aber auch in Betracht gezogen wird, dass die Aufnahme und Unterbringung einer Dienstperson die Klägerin keineswegs in die Notwendigkeit versetzte, eine grössere Wohnung zu beziehen, dass ferner die Verpflegung einer solchen im Haushalte billiger zu bewerkstelligen ist, als wenn

sich der Dienstbote ausser Hause selbst verpflegen müsste. Aus diesen Erwägungen wurde eine Rente von K 300 jährlich den obwaltenden Verhältnissen für angemessen erachtet.

Nr. 233. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 6. Juni 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. Jahrgang 1902. Heft 6. S. 1344.)

Die Frage, ob die Gehaltsentziehung nach § 8 des Gesetzes vom 21. Juli 1852 begründet erscheint, ist der richterlichen Kognition entzogen; für den ordentlichen Richter ist nach § 5 des Gesetzes, betreffend die Erweiterung des Rechtsweges, vom 24. Mai 1861 die Entscheidung der Verwaltungs- oder Disziplinarbehörde massgebend.

Die vom Kläger gegen das Berufungsurtheil erhobene Revision ist gemäss § 542 Nr. 2 Zivilprozessordnung, vergl. Preussisches Ausführungsgesetz zum Gerichtsverfassungsgesetz vom 24. Juli 1878 § 39, zulässig. Es ist auch für die Klage an sich gemäss § 1 des Gesetzes vom 24. Mai 1861 der Rechtsweg nicht ausgeschlossen. Gleichwohl ist aber auf die vom Kläger erhobenen materiellen Revisionsangriffe nicht einzugehen, denn die Frage, ob die Gehaltsentziehung gemäss § 8 des Gesetzes vom 21. Juli 1852 begründet erscheint, ist der richterlichen Kognition entzogen; für den ordentlichen Richter ist gemäss § 5 des Gesetzes, betreffend die Erweiterung des Rechtsweges, vom 24. Mai 1861 die Entscheidung der Verwaltungs- beziehungsweise Disziplinarbehörde massgebend, und ist somit, da die zuständige Verwaltungsbehörde die Gehaltsentziehung verfügt hat, die Klage zurückzuweisen, ohne dass mit den Vorinstanzen nachzuprüfen ist, ob die Voraussetzungen des § 8 cit. zutreffen.

Es bestimmt nämlich § 10 des Gesetzes vom 21. Juli 1852:

> „Die Entziehung des Diensteinkommens (§ 8) wird von derjenigen Behörde verfügt, welche den Urlaub zu ertheilen hat. Im Falle des Widerspruchs findet das förmliche Disziplinarverfahren statt“.

Durch die Gleichstellung der Gehaltsentziehung (§ 8) mit der Dienstentlassung (§ 11), insbesondere aber durch deren Ueberweisung an die Disziplinarbehörden und in das Disziplinarverfahren ist zum Ausdruck gebracht, dass dieselbe keinen zivilrechtlichen, sondern einen strafrechtlichen (Disziplinarstraf-)Charakter hat. Davon gehen sämmtliche Kommentatoren des Gesetzes (Seydel, Gesetz, betreffend Dienstvergehens. S. 81 und 84, Thilo, die preussischen Disziplinargesetze, S. 92, Kletke, die Disziplinargesetze, S. 28, von Rönne-Zorn, Preussisches Staatsrecht, Bd. I S. 450, Müller, Preussische Justizverwaltung, Bd. I S. 465), wie auch die Praxis (Preussische Staatsministerialverfügung vom 14. April 1860, Justizministerialblatt S. 160, vergl. Allerhöchsten Erlass vom 11. Mai 1885, Justizministerialblatt S. 170 und Staatsministerialbeschluss

vom 2. September 1899, Zentralblatt für Unterrichtsverwaltung S. 818, ferner Reskript vom 26. Januar 1876, abgedruckt bei Müller, l. c. Th. I. S. 505 Ziff. 2 § 1d) aus.

Hat man nun aber die Gehaltsentziehung als Strafe und zwar als Ordnungsstrafe im weiteren Sinne anzusehen, so ist auch § 5 des Gesetzes vom 24. Mai 1861, betreffend die Erweiterung des Rechtsweges (vergl. § 8 daselbst), auf dieselbe anwendbar und der ordentliche Richter an die Entscheidung der Disziplinar- und Verwaltungsbehörde gebunden.

Nr. 234. Entsch. des Bezirksgerichts Olmütz.

Vom 24. Juni 1902.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. XI. Nr. 5. S. 140.)

Internat. Uebereink. Art. 7 u. 30. Ermittelung der Stückzahl des Gutes. Die Nachzählung eines dazu weder berufenen noch beauftragten Organes der Eisenbahn kann nicht als eine seitens der Eisenbahn erfolgte Nachzählung angesehen werden.

Nach § 54 Abs. 4 des Eisenbahn-Betriebsreglements machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, insofern nicht die Nachwiegung oder Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist. Andererseits ist nach § 53 Abs. 3 des genannten Reglements die Eisenbahn zur Ermittlung der Stückzahl einer Sendung bei Wagenladungsgütern über ausdrücklichen Antrag des Absenders gegen eine tarifmässige Gebühr unter gewissen Voraussetzungen verpflichtet.

Im Sinne dieser Bestimmungen wäre das Klagebegehren nur dann berechtigt, wenn die Nachzählung der Säcke seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet wäre, oder aber, wenn sich nachweisen liesse, dass in dem verwendeten Wagen tatsächlich 148 und nicht bloss 147 Säcke verladen worden seien.

Das erstere ist nicht erfolgt, weder durch den übernehmenden Stationsbeamten B., welcher die Säcke überhaupt nicht kontrolliert, sondern die Sendung in dem plombierten Wagen nur als Ganzes „übernommen“ hat, noch durch den Stationsarbeiter H., welcher, ohne amtlichen Auftrag, die Säcke gezählt haben will. Diese Zählung der Säcke durch den Stationsarbeiter, der hiezu weder berufen, noch beauftragt war, kann nicht als eine seitens der Eisenbahn erfolgte Nachzählung im Sinne des § 54 Abs. 4 E.-B.-R. angesehen werden. Diese mit Rechtswirkung für die Eisenbahn zu veranlassen, wäre Sache des hiezu berufenen Beamten gewesen.

Aber auch der Nachweis, es seien in dem verwendeten Wagen nicht 147, sondern 148 Säcke verladen worden, ist nicht erbracht. Es

ist an und für sich sehr wohl möglich, dass bei der Verladung und Zählung einer grösseren Stückzahl sich ein Irrtum ergebe; der als Zeuge vernommene Stationsarbeiter H. selbst hält die Möglichkeit eines solchen Irrtums auf seiner Seite nicht für ausgeschlossen. Die Art, in welcher der Bruder des Absenders die Kontrolle ausübte, ist ebenfalls keineswegs so verlässlich, um einen Irrtum auszuschliessen, da er zugestandenermassen nicht ununterbrochen bei der Verladung des Wagens zugegen war. Ueberdies ist der Wagen gleich nach der Verladung mit Plomben geschlossen worden und liegen Anhaltspunkte für einen Diebstahl aus dem Wagen nicht vor, nachdem die Plomben bei der Entladung unverletzt gewesen sind.

Eine absolute Sicherheit für die Stückzahl des aufgegebenen Frachtgutes ist der Bahn gegenüber durch die beantragte und amtlich beurkundete Nachzählung der Stücke gegeben; ohne diese Nachzählung wird die Haftung der Bahn nur dann ausgesprochen werden können, wenn das Gericht die Ueberzeugung gewinnen kann, dass jeder Irrtum in der von der Partei selbst vorgenommenen Zählung ausgeschlossen sei; ein Nachweis, der naturgemäss um so schwerer zu erbringen ist, je grösser die Zahl der verladenen Stücke und je naheliegender daher ein Versehen in der Zählung ist.

Da im vorliegenden Falle das Gericht diese Ueberzeugung nicht gewonnen hat, musste das Klagebegehren abgewiesen werden.

Nr. 235. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 9. Juli 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XVI. Nr. 7. S. 322.)

Ein Schmerzensgeldanspruch erwächst aus einem Eisenbahnunfalle nur bei Körperverletzungen.

Der Gerichtshof zweiter Instanz erachtete den zugesprochenen Betrag für vollkommen angemessen, da, wenn Kläger auch äussere Verletzungen nicht erlitten habe, doch auf den qualvollen psychischen Zustand, in welchem er sich befunden habe, gebührend Rücksicht zu nehmen sei.

Dem gegenüber erkannte der Oberste Gerichtshof in Betreff des Schmerzensgeldes, dass nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 1325 a. b. G.-B. ein solches nur bei Verletzungen an dem Körper gefordert werden könne. Da der Kläger festgestelltermassen bei dem Eisenbahnunfalle aber körperlich nicht verletzt worden sei, weiters die bei ihm konstatierten Leiden auf seine anderweitige Erkrankung zurückzuführen seien, und endlich die durch den Eisenbahnunfall hervorgerufenen, aus seiner anderweitigen Erkrankung resultierenden Be-

schwerden, weil unter den Begriff körperliche Verletzung nicht subsumiert, den Anspruch auf ein Schmerzensgeld nicht zu begründen vermögen, sei dieser Anspruch zur Gänze abzuweisen.

Nr. 236. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 31. Juli 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XVI. Nr. 13. S. 465.)

Für einen Schaden, welcher dem Aufgeber eines Frachtgutes nach dem Zeitpunkte der Uebergabe desselben an das Zollamt erwächst, hat die Aufgabebahn auf keinen Fall zu haften.

Weder nach dem Internationalen Frachtrechts-Uebereinkommen noch nach dem Betriebsreglement ist die Empfangsbahn verpflichtet, die Zollabfertigungsgebühren vorschussweise zu berichtigen. Sie hat vielmehr ihrer Pflicht Genüge geleistet, wenn sie das Gut an das Zollamt abgeliefert hat. Von diesem Zeitpunkte beginnt die in Art. 45 des Internationalen Frachtrechts-Uebereinkommens normirte Verjährung zu laufen.

Welche Bedeutung den im § 75 des Eisenbahnreglements vom 10. Dezember 1892, R.-G.-Bl. Nr. 209, bezw. in Art. 27 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890, R.-G.-Bl. Nr. 186, angeführten Worten „bis zur Ablieferung“ beizulegen ist, insbesondere ob die Uebernahmestation für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen „ausschliesslich“ der Ablieferung oder nur bis zum Anlangen des Frachtgutes „in der Endstation“ haftbar sei, ist vorliegend gleichgültig, weil in Gemässheit der Bestimmung des § 75, Al. 2, Eisenbahnreglement, welche Vorschrift nach der Eingangsbestimmung I (1) auch für den internationalen Verkehr zu gelten hat, die Ablieferung der Güter an der Zollstätte der Bestimmungsstation, sowie die Ablieferung an die Lagerhäuser oder an den Spediteur, der Ablieferung an den Empfänger gleichkommt.

Da nun, wie von den Untergerichten festgestellt wurde, die am 5. September 1898 in Russ.-Nowosielitza eingelangte Sendung am selben Tage dem Adressaten avisiert und dem russischen Zollamte zur zollamtlichen Behandlung übergeben wurde, so war der Transport hiermit vollendet und die Ablieferung erfolgt, weshalb die Beklagte für den dem Kläger nach diesem Zeitpunkte etwa entstandenen Schaden nicht mehr aufzukommen hat; dass jedoch der Kläger bis zu diesem Zeitpunkte an der Ware einen Schaden durch Verminderung des Wertes derselben erlitten hätte, wird von ihm selbst nicht behauptet.

Unhaltbar und unbegründet erscheint auch die Revisionsausführung, dass die russische Eisenbahn in Nowosielitza nicht befugt war, das mit Nachnahme behaftete Gut dem dortigen Zollamte abzuliefern und dortamts einzulagern, sondern die Pflicht hatte, die Zollablieferungsgebühr vorschussweise selbst zu berichtigen und dieselbe vereint mit der Nach-

nahme vom Empfänger einzubringen. Von einer solchen Verpflichtung der Bahn ist weder in den §§ 62, 66, 70 Eisenbahnreglement, auf welche gesetzlichen Bestimmungen der Kläger seine Ansicht zu stützen glaubt, noch auch in dem citierten Internationalen Uebereinkommen die Rede; denn § 62, Al. 2, Eisenbahnreglement spricht nur von der Befugnis der Bahn, für gemachte Auslagen eine Provision zu verlangen; § 66, Al. 4 ibid., spricht von der Verpflichtung der Bahn, bei Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere auch Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, einzuziehen, und § 70 ibid. schreibt vor, dass bei Ablieferungshindernissen der Empfangsstation der Absender durch Vermittelung der Versandtstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntnis zu setzen sei. Von einer Verpflichtung der Empfangsstation, die Zollgebühr selbst und für den Empfänger vorzuschiessen und zu bezahlen, kommt jedoch in den citierten Bestimmungen nichts vor, und es besteht auch sonst keine gesetzliche Bestimmung, welche der Empfangsstation eine solche Verpflichtung auferlegen würde.

Nr. 237. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 18. September 1902.

(Preuss. Verw.-Bl. XXIV. Nr. 30. S. 471.)

Unfall bei mangelnder Beleuchtung einer Bahnhofstreppe. Umfang der Haftpflicht des Staats für seine Beamten.

Das Berufungsgericht erblickt die Ursache des Unfalls in dem Unterlassen der Beleuchtung der schon wegen ihrer Bauart nicht ohne Gefahr zu begehenden Treppe; es nimmt an, dass zur Zeit des Unfalls eine Beleuchtung stattzufinden hatte, dass solche den Beamten des Beklagten oblag und dass die Laternen vorzeitig ausgelöscht worden sind. Hierin findet es ein Verschulden der Beamten des Beklagten, für deren Verschulden er wie für eigenes hafte.

Mit Recht macht die Revision geltend, dass diese letztere Ansicht in solcher Allgemeinheit rechtsirrtümlich ist. In den beiden vom Landgericht hierfür angezogenen, ebenfalls dem Gebiet des Preussischen Landrechts angehörenden Entscheidungen des Reichsgerichts ist dies keineswegs ausgesprochen, sondern ausgeführt, dass der Vertreter, aus dessen Verschulden die juristische Person verantwortlich gemacht werden solle, deren Willensorgan sein müsse, und dass und inwieweit eine einzelne physische Person als ein solches Willensorgan angesehen werden könne, selbstverständlich nur nach den konkreten Umständen zu bestimmen sei. An dieser Ansicht hat das Reichsgericht in zahlreichen Entscheidungen, sowohl für das Gebiet des gemeinen Rechts,

wie für das des Preussischen Landrechts festgehalten (vergl. Entsch. des R.G. in Civils. Bd. 47 S. 328 ff.). Hiernach konnte das Berufungsgericht nur dann zur Annahme einer Haftung des Beklagten gelangen, wenn es in bezug auf das vorzeitige Auslöschen der Laterne das Verschulden eines bestimmten Willensorgans festzustellen vermochte (angezogene Entsch. Bd. 45 S. 168). Eine derartige Feststellung ist aber nicht erfolgt; der Kläger hat das Verschulden eines solchen Willensorgans überhaupt nicht behauptet, sondern sich auf das Anführen beschränkt, dass die Treppe nicht erleuchtet gewesen sei. Ob namentlich den Bauarbeiter J., dem das Auslöschen der Laternen oblag, ein Verschulden trifft und ob dieser in jener Beziehung als ein Willensorgan des Beklagten angesehen werden könnte, ist in keiner Weise von den Vorinstanzen erörtert worden, ebensowenig, ob etwa die Willensorgane des Beklagten deswegen ein Verschulden trifft, insbesondere etwa nach der Richtung, dass sie es an der genügenden Sorgfalt bei Auswahl des mit der Bedienung der Laternen beauftragten Arbeiters oder an dessen gehöriger Ueberwachung bei Ausführung der bezüglich der Beleuchtung erteilten Anordnungen hätten fehlen lassen.

Der Revisionsbeklagte vertritt zwar die Ansicht, dass mit Rücksicht auf das Vertragsverhältnis, in das er durch Benutzung der Eisenbahn zum Beklagten getreten sei, dieser ohne weiteres ihm für die Handlungen und Unterlassungen jedes seiner Beamten und Bediensteten, gleichviel welchen Wirkungskreis sie haben, haften müsse. Allein diese Ansicht entbehrt jedenfalls für das Gebiet des hier anwendbaren Preussischen Landrechts jeder gesetzlichen Grundlage.

Nr. 238. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 2. Oktober 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1903. Heft 2. S. 427.)

Wird im Falle der Verurteilung zu künftig fällig werdenden wiederkehrenden Leistungen — z. B. aus dem Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 — auf Grund einer wesentlichen Aenderung derjenigen Verhältnisse, welche für die Verurteilung zu der Entrichtung der Leistungen, für die Bestimmungen der Höhe der Leistungen oder der Dauer ihrer Entrichtung massgebend waren, die Klage auf entsprechende Abänderung des Urteils erhoben (§ 323 der Reichscivilprozessordnung), so ist dieselbe abweichend von der Vorschrift des § 767 a. a. O. nicht bei dem früheren Prozessgericht erster Instanz anzustrengen; für die Zuständigkeit finden vielmehr die allgemeinen Vorschriften Anwendung.

Die Klage aus § 323 der Civilprozessordnung ist nicht eine Fortsetzung des durch das frühere Urteil abgeschlossenen Prozesses. Denn mit ihr wird ein neuer, nachträglich entstandener Tatbestand geltend gemacht, der dem Kläger einen Anspruch auf die Abänderung der durch

das frühere Urteil festgestellten Leistungspflicht gibt. In den Fällen, wo der früher Verurteilte als Kläger die Beseitigung oder Minderung des früher durch Urteil festgestellten Anspruchs verlangt, lässt sich allerdings die Klage als eine Einwendung bezeichnen, die diesen Anspruch selbst betrifft, und dann würde die Fassung des § 767 seine Anwendung auf diese Fälle vielleicht zulassen. Allein so oft es sich um einen Anspruch des früheren Klägers auf Erhöhung der früher ihm zuerkannten Rente handelt, ist die Anwendung des § 767 ausgeschlossen; denn er befasst sich ausdrücklich nur mit Einwendungen des Schuldners gegen die Vollstreckung des früher ergangenen Urteils. Darin liegt der Beweis, dass es unrichtig sein würde, aus der blossen Möglichkeit, einem Teile der Klagen aus § 323 die Bezeichnung von Einwendungen im Sinne des § 767 zu geben, die Folge zu ziehen, dass sie mit Notwendigkeit diesem Gesetz zu unterstellen seien. Seine Worte enthalten ein zwingendes Argument dafür nicht, und die Zweckmässigkeitsgründe sprechen überwiegend gegen solche Auslegung. Es erscheint geboten, die Klagen aus § 323 nicht nach einem rein äusserlichen Merkmale in zwei Gruppen zu scheiden, von denen für die eine ein ausschliesslicher Gerichtsstand begründet ist, für die andere nicht.

Nr. 239. Entsch. des Reichsversicherungsamts.

Vom 10. Oktober 1902.

(D. Jur.-Zeitg. VIII. Nr. 7. S. 178.)

Haftung beim Zusammenwirken mehrerer Betriebe. §§ 1, 28 Reichs-Unfallvers.-Ges.

Ein Bauunternehmer war mit der Herstellung von Geleisanlagen auf einem Bahnhofe beauftragt, womit auch das Reinigen der Weichen verbunden war. Mit der letzteren Arbeit war ein Bauarbeiter beschäftigt, als Schafe eines anwohnenden Besitzers über die Geleise liefen. Da ein Zug in Sicht war und der in der Nähe befindliche Weichensteller seinen Posten nicht verlassen durfte, so rief dieser dem Bauarbeiter zu, er solle die Schafe vertreiben. Letzterer kam dem nach, blieb aber, nachdem die Schafe den Bahnkörper verlassen hatten, noch einige Zeit zwischen dem Schienenstrang stehen und blickte den Schafen nach. Trotz der Warnungssignale und der Warnungspfiffe verliess er seinen Platz zwischen dem Schienenstrange nicht und wurde von der Maschine getötet. In dem zwischen der Berufsgenossenschaft und dem Eisenbahnfiskus entstandenen Streit hat das R.-Vers.-A. den letzteren zur Entschädigungsleistung aus folgenden Gründen verurteilt: Bei Tätigkeiten, deren Zweckbestimmung auf die wirtschaftlichen Interessen fremder Betriebe gerichtet sind, kommt es für die Frage, welcher der beteiligten Ver-

sicherungsträger einen eingetretenen Unfall zu entschädigen hat, im allgemeinen nicht auf die regelmässige dienstliche Stellung des Arbeiters, sondern auf die Art und Zweckbestimmung seiner Beschäftigung zur Zeit des Unfalls an. Im Falle des Zusammenwirkens mehrerer Betriebe auf derselben Arbeitsstätte zu einem einheitlichen Werke wird jedoch, ebenso wie im § 28 Abs. 4 R.U.V.G., ein solcher Uebertritt aus dem einen in den anderen Betrieb nicht angenommen, vielmehr gilt im allgemeinen der Grundsatz, dass die im Zusammenwirken mehrerer Betriebe geleisteten Arbeitsverrichtungen als Leistungen desjenigen Betriebes zu gelten haben, von dem der einzelne Arbeiter gestellt oder gelohnt wird. Dieser Grundsatz findet aber hier keine Anwendung, da eine gegenseitige Hilfeleistung der Arbeiter des Bauunternehmers und der im Dienste der Bahnverwaltung stehenden Personen während der Betriebstätigkeit nicht stattgefunden hat. Danach muss angenommen werden, dass der Verunglückte durch die Hilfeleistung in den Betrieb der Eisenbahnverwaltung übergetreten ist.

Nr. 240. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 14. Oktober 1902.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 52. Heft 2. S. 286.)

Setzt der Anspruch auf Mietsentschädigung bei Versetzungen voraus, dass der Vermieter dem versetzten Beamten die Wohnung für die fragliche Zeit frei gehalten hat?

„Der Kläger, der durch Verfügung des Justizministers vom 9. Oktober 1899 als Amtsgerichtsrat von Guben nach Berlin versetzt ist, konnte seine Gubener Wohnung nach seinem Mietsvertrage frühestens, wie er auch getan hat, zum April 1900 kündigen, und er hat auch bis dahin den vertragsmässig praenumerando zahlbaren Mietzins Ende Dezember 1899 bezahlt. Die Wohnung, die Kläger nicht weiter benutzt hat, hat erst zum 1. April 1900 wieder vermietet werden können; der vom Hauseigentümer angenommene neue Mieter hat aber, ohne dafür besonders Entgelt gewähren zu müssen, die Wohnung bereits am 1. März 1900 bezogen. Kläger hat von diesem früheren Einzug nichts gewusst. Bei dieser Sachlage hat der Beklagte dem Kläger die Erstattung des Mietzinses für den Monat März 1900 verweigert, und seine auf Zahlung des entsprechenden Betrages erhobene Klage ist vom Berufungsgericht abgewiesen. Die gegen diese Entscheidung nunmehr von seiten des Klägers erhobene Revision kann nicht für begründet erachtet werden. Nach § 4 des Gesetzes vom 24. Februar 1877, betr. die Umzugskosten der Staatsbeamten, hat Kläger nur Vergütung für diejenige Miete zu beanspruchen, die er notwendig hat aufwenden müssen, wovon keine Rede sein kann, wenn eine rechtliche Verpflichtung zur Zahlung für ihn nicht bestand. Mit Recht führt aber das Berufungsgericht aus, dass

der Anspruch des Vermieters auf die Miete voraussetzt, dass er während der Vertragszeit die Wohnung dem Mieter bereit gehalten hat, und dass daher für den Monat März 1900, in welchem dies, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, nicht geschehen ist, ein Mietsanspruch für ihn nicht entstanden ist, der Kläger daher, wenn er postnumerando zu zahlen gehabt hätte, Miete für den Monat März nicht hätte zu zahlen brauchen, ihm somit ein Anspruch auf Erstattung auch nicht hätte erwachsen können. Dies kann aber nicht dadurch geändert sein, dass im vorliegenden Falle der Mietzins praenumerando zu zahlen war und gezahlt ist, da dies nur unter der Voraussetzung der Gegenleistung geschah, und mit dem Fortfall der letzteren ohne weiteres der entsprechende Betrag vom Vermieter zurückgefordert werden konnte. Steht aber dem Kläger dieser Rückforderungsanspruch gegen den Vermieter zu, so kann er nicht den gleichen Betrag als Entschädigung von dem Beklagten fordern".

Nr. 241. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 18. Oktober 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XVI. Nr. 29. S. 821.)

Der Beurteilung nach § 337 St.-G. unterliegt unter den Voraussetzungen des § 335 St.-G. auch das Schliessen der Türe eines Eisenbahnwaggons, wenn es die schwere körperliche Beschädigung eines Menschen herbeiführt.

Der Tatbestand des im § 337 St.-G. vorgesehenen Vergehens besteht darin, dass eine nach § 335 St.-G. als Verschulden zuzurechnende Handlung oder Unterlassung entweder in Beziehung auf die in den §§ 75, lit. c, 87 und 89 St.-G. bezeichneten Gegenstände oder unter den dort besonders erwähnten gefährlichen Verhältnissen begangen wurde, weshalb bei einer nach § 335 St.-G. als Verschulden zuzurechnenden Handlung oder Unterlassung in Bezug auf ein Eisenbahnbetriebsmittel nicht erst eine konkrete Gefahr für die körperliche Integrität erfordert wird, hier vielmehr an und für sich eine Gefahr für die körperliche Integrität als gegeben anzusehen ist. Gegenüber der Bestimmung des § 337 St.-G. lässt sich somit das ohne vorheriges Warnungssignal erfolgte Zuschlagen einer Waggontüre keineswegs dem Zuschlagen einer anderen Türe gleichstellen, und kann daher von einer Subsumtion der dem Angeklagten zur Last gelegten Tat unter ein Strafgesetz, welches darauf keine Anwendung findet, nicht die Rede sein. Die Richtigkeit dieser Anschauung wird aber auch noch in anderer Richtung bestätigt, und zwar dadurch, dass § 432 St.-G. jedes unter die Bestimmung der §§ 335 und 337 St.-G. fallende Verschulden einer bei dem Betriebe von Eisenbahnen oder anderen im § 85, lit. c., St.-G. bezeichneten Werken oder Unternehmungen angestellten Person in ihrem

Dienste mit strengem Arreste in der Dauer von drei Tagen bis zu drei Monaten und bei sehr erschwerenden Umständen bis zu sechs Monaten bedroht, Nichtigkeitswerber danach die Strafe des strengen Arrestes auch dann verwirkt hätte, wenn aus seinem Vorgehen kein Schaden entstanden wäre, er also nunmehr, nachdem hierdurch Marie F. schwer verletzt worden ist, denn doch unmöglich nach § 335 St.-G. zu einer Strafe des einfachen Arrestes von einem bis zu sechs Monaten verurteilt werden kann, wenn nicht bewusst in das Gesetz ein Widerspruch hineingetreten werden soll.

Dem Gesagten zufolge stellt sich somit vom Standpunkte des Gesetzes das Zuschlagen der Türe eines Eisenbahnwaggons schon an und für sich als eine Gefährdung der körperlichen Integrität im Sinne des § 337 St.-G. dar, weshalb die Nichtigkeitsbeschwerde als unbegründet verworfen werden musste.

Nr. 242. Entsch. des Oesterr. Verwaltungsgerichtshofes. Vom 20. Oktober 1902.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XVI. Nr. 15. S. 511.)

Der Verwaltungsgerichtshof erscheint zu Amtshandlungen über Beschwerden wegen verweigerter Zuerkennung von Witwenpensionen und Erziehungsbeiträgen an die Hinterbliebenen von Staatseisenbahnbediensteten nicht berufen.

Mit dem Erlasse vom 28. Juli 1902, Z. 33.826, hat das k. k. Eisenbahnministerium die Beschwerde, welche die Witwe nach dem am 16. Jänner 1901 verunglückten Aushilfskondukteur der k. k. Staatsbahnen B. S. gegen die mit Entscheidung der k. k. Staatsbahn-Direktion in Krakau vom 23. Juni 1902, Z. 66.786, erfolgte Abweisung ihres Ansuchens um Zuerkennung einer Witwenpension und eines Erziehungsbeitrages eingebracht hatte, als unbegründet zurückgewiesen.

Die von der Witwe nach B. S. gegen diese Ministerial-Entscheidung an den k. k. Verwaltungsgerichtshof eingebrachte Beschwerde wurde von diesem Gerichtshofe mit Beschluss vom 20. Oktober 1902 Z. 8473 V.-G.-H., gemäss §§ 3, lit. a), und 21 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren mit der Motivierung abgewiesen, dass die angefochtene Entscheidung einen aus einem privatrechtlichen Dienstverhältnisse entspringenden Anspruch betrifft, dessen Austragung vor die ordentlichen Gerichte gehört, solche Angelegenheiten aber nach § 3, lit. a), des citierten Gesetzes von der Zuständigkeit des k. k. Verwaltungsgerichtshofes ausgeschlossen sind.

Nr. 243. Entsch. des Landgerichts Chemnitz. Vom 5. November 1902.

(Sächs. Arch. f. bürg. Recht u. Proz. Bd. 13. Heft 3/4. S. 241.)

Eintritt eines nachfolgenden Frachtführers (H.G.B. a. F. Art. 401, 410 [§§ 432, 441 n. F])? Liegt in der Abfuhr einer Ware durch einen vom Empfänger allgemein beauftragten Frachtführer von der Empfangsstation eine Annahme der Ware? Geschäftsführung ohne Auftrag.

In einem kontraktlichen Verhältnisse als Frachtführer, auf Grund dessen er die in Rede stehenden Besorgungen vorgenommen hätte, hat Kläger zur Beklagten nicht gestanden. Der von der Beklagten mit der Eisenbahn abgeschlossene Frachtvertrag hatte nur zum Gegenstande, das Gut mit der Eisenbahn bis Erfurt zu senden. Nach der Ankunft daselbst lag der Eisenbahn nur noch ob, das Gut dem Empfänger gegen Bezahlung des nachgenommenen Betrages auszuhändigen. Mit dieser Tätigkeit war der von der Beklagten abgeschlossene Frachtvertrag erfüllt. Das Gut der Adressatin in Erfurt vom Bahnhofe zuzuführen, hatte die Eisenbahnverwaltung nicht übernommen. Die Abholung von der Bahn und die Weiterbeförderung zur Adressatin war Sache für sich und vollzog sich, wie Kläger selbst behauptet, auf Grund eines von ihm mit der Adressatin abgeschlossenen Vertrages, wonach er es übernommen hatte, alle für die Adressatin auf dem Bahnhofe E. ankommenden Güter für diese in Empfang zu nehmen und ihr zuzuführen. Was in Art. 401, 410 des früheren H.G.B. über den Eintritt eines nachfolgenden Frachtführers in den Frachtvertrag bestimmt ist, bezieht sich nur auf denjenigen Frachtführer, der das Gut vor Beendigung des durch den Frachtvertrag übernommenen Transports zur Weiterbeförderung übernimmt. Hier aber war, als Kläger das Gut zur Weiterbeförderung an die Nebenintervenientin übernahm, der durch den Frachtvertrag mit der Eisenbahnverwaltung abgeschlossene Transportvertrag beendet.

Die Tatsache, dass Kläger auf Grund eines mit der Nebenintervenientin abgeschlossenen Vertrags das Gut für diese auf der Bahn abgeholt hat, schliesst, mag man hierbei das S.B.G.B. (§§ 1339 ff.) oder das Preuss. Allg. Landrecht (Teil I Tit. 13 §§ 228 ff.) anwenden, auch eine Haftung der Beklagten nach den Grundsätzen über auftraglose Geschäftsführung aus. Denn eine Geschäftsführung ohne Auftrag liegt nicht vor, wenn die Geschäfte auf Grund eines hierzu ermächtigenden Auftrags des Geschäftsherrn besorgt werden. Güter, die für sie mit der Eisenbahn angekommen waren, von der Eisenbahnverwaltung für sie zur Abholung oder weiteren Verfügung bereit gehalten wurden, vom Bahnhofe abzuholen war eine Sache, die allein die Nebenintervenientin anging. Diese Verrichtung für sie vorzunehmen war Kläger von der Nebenintervenientin

ein für allemal und ohne Einschränkung beauftragt. — Durch Ausführung dieses Auftrages erwuchsen dem Kläger Ansprüche gegen die Nebenintervenientin auf Ersatz der Auslagen und Vergütung der Dienstleistung, wie anderseits der Kläger nur der Nebenintervenientin gegenüber verpflichtet wurde, das Gut, das er auf Grund des ihm erteilten Auftrags in den Händen hatte, an diese herauszugeben.

Nr. 244. Verfügung des Kgl. Sächsischen Ministeriums des Innern.

Vom 5. November 1902.

(Fischers Zeitschr. Bd. 25. Heft 3/4. S. 185.)

Wieweit kann im Enteignungsverfahren den Enteigneten die Pflicht zur Unterhaltung von Nebenanlagen auferlegt werden? (Enteignungsgesetz vom 24. Juni 1902 § 16 Abs. 3, § 60 Abs. 2.)

Es kommt auf die Natur des durch die Enteignung begründeten Rechtsverhältnisses an, und wenn dieses, wie hier, in einer zu Gunsten des Bahnhofsgrundstückes einem fremden Grundstücke auferlegten Wasserableitungsdienstbarkeit besteht, zu deren Ausübung eine bestimmte Anlage erforderlich ist, so hat nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen (B.G.B. § 1020) der Berechtigte diese Anlage zu unterhalten, soweit nicht nach Vertrag (B.G.B. § 1021) oder nach besonderen Vorschriften des öffentlichen Rechtes etwas anderes zu gelten hat.

Eine andere Auffassung liegt auch den Bestimmungen in § 16 Abs. 3 Satz 1 und § 60 Abs. 2 des neuen Enteignungsgesetzes vom 24. Juni 1902 nicht zu Grunde. Die Enteignungsbehörde hat hiernach zwar über die spätere Unterhaltung der in § 16 Abs. 1 und 2 bezeichneten Nebenanlagen Bestimmung zu treffen; sie ist aber bei dieser Regelung in ihrem Ermessen nicht unbeschränkt, sondern an die bestehenden allgemeinen Rechtsgrundsätze oder besonderen Gesetzesvorschriften gebunden. Uebrigens handelt es sich im vorliegenden Falle nicht sowohl um eine Nebenanlage im Sinne des § 16 bezw. des § 9 Abs. 1 unter b, als vielmehr um eine solche im Sinne des § 9 Abs. 1 unter a des neuen Enteignungsgesetzes.

Nr. 245. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 7. November 1902.

(Entsch. des Reichsger. i. Civils. Bd. 53. S. 23.)

Inwieweit haftet die Eisenbahnverwaltung für den den Nachbargrundstücken infolge der Anlagen der Bahn und durch die späteren Arbeiten an derselben entstandenen Schaden, wenn die bei der ursprünglichen Anlage durch die Verwaltungsbehörde zum Schutze der Nachbarn angeordneten und ausgeführten Massregeln sich als unzureichend erwiesen haben?

Verantwortlichkeit der Staatseisenbahnverwaltung für die vor der Verstaatlichung von der früheren Privatbahn ausgeführten Anlagen.

Es ist wiederholt vom Reichsgericht ausgesprochen worden, dass,

wenn auch im allgemeinen der Eisenbahnunternehmer seiner Verpflichtung gemäss § 14 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 auch im Verhältnis zu den Nachbargrundstücken dadurch genügt, dass er diejenigen Anlagen herstellt und unterhält, welche die zuständige Verwaltungsbehörde zum Schutze der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile durch die Anlage und den Betrieb der Bahn für nötig erachtet und angeordnet hat, und wenn auch die Haftbarkeit des Unternehmers im allgemeinen sich auf voraussehbare Schäden beschränkt, dadurch nicht ausgeschlossen wird, dass, wenn in der Zukunft die zum Schutze der Nachbargrundstücke regierungsseitig angeordneten Anlagen sich als zu diesem Zwecke unzureichend erweisen, der Unternehmer jedenfalls dann verpflichtet ist, in zweckentsprechender Weise diejenigen Massnahmen zu treffen, welche sich nachträglich als zur Schadensverhütung für die Nachbarn nötig herausgestellt haben, wenn durch die Anlagen der Bahn und die demnächstige Gestaltung der örtlichen Verhältnisse in ungewöhnlicher Weise schädigende Einwirkungen auf die angrenzenden Grundstücke sich ergeben.

Vgl. u. a. Entsch. des R.G. in Civils. Bd. 37 S. 270 ff.

Dass namentlich das letztere in vorliegendem Falle zutrifft, ergibt an sich schon die Lage der Sache selbst, ist aber auch vom Oberlandesgericht, wenn auch nicht mit ausdrücklichen Worten, so doch sachlich festgestellt. Diese Verpflichtung des Unternehmers, die, wenn sie auch in dem bezogenen § 14 nicht ausdrücklich hervorgehoben ist, doch dem demselben zu Grunde liegenden Standpunkte des Gesetzes entspricht, dass die mit der Anlage und dem Betriebe der Eisenbahnen verbundenen besonderen Gefahren für die an dieselben angrenzenden Grundstücke der Unternehmer zu tragen hat, ist aber namentlich dann begründet, wenn, wie das Oberlandesgericht annimmt, die durch die Eisenbahnanlage an sich schon herbeigeführte Gefährdung eines Nachbargrundstücks in der Folge durch Arbeiten des Unternehmers, bezw. solche, für die er die Verantwortung trägt, noch vermehrt wird.

Danach erweisen sich insbesondere auch die Angriffe des Revisionsklägers gegen die Entscheidung des Berufungsurteils als unzutreffend. Wenn zunächst geltend gemacht wird, das Berufungsurteil habe jedenfalls nicht genügend begründet, und es sei keineswegs ohne weiteres anzunehmen, dass die Staatsbahnverwaltung auch für die von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft gemachten Anlagen verantwortlich sei, so ist das völlig verfehlt. Durch die Verstaatlichung ist der Staat in jeder Hinsicht bezüglich der Rechte und Verbindlichkeiten an die Stelle der früheren Privatbahnen, insbesondere auf Grund des Vertrages vom 13./18. Dezember 1879 und des Gesetzes, betreffend den

Erwerb der Rheinischen Eisenbahn, vom 14. Februar 1880 der letzteren, getreten. Es hat das entsprechenden Ausdruck in dem vom Landgericht bezogenen § 3 des vorerwähnten Vertrages gefunden; das Oberlandesgericht ist dem in seiner Begründung beigetreten.

Der weitere Angriff, dass die Eisenbahnverwaltung um deswillen für den eingeklagten Schaden nicht hafte, weil sie lediglich von ihrem Eigentumsrechte Gebrauch gemacht und daher nicht rechtswidrig gehandelt habe, dass auch bezüglich der Anlagearbeiten durch die frühere Rheinische Bahn ein Verschulden der letzteren nicht festgestellt sei, erweist sich nach dem vorerörterten rechtlichen Standpunkt schon an sich als unbegründet, da, wenn die erörterten Voraussetzungen vorliegen, die Rechtswidrigkeit und der Nachweis eines Verschuldens nicht erforderlich sind, um die aus dem Gesetze sich ergebende Haftbarkeit des Unternehmers zu begründen.

Nr. 246. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 20. November 1902.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 53. S. 48.)

Wieweit ist, wenn jemand infolge eines im Kindesalter beim Betriebe einer Eisenbahn erlittenen Unfalls mit einem Gebrechen behaftet ist, der Bahnunternehmer später gegenüber dem Anspruche wegen verminderter Erwerbsfähigkeit mit dem Einwande zu hören, dass der Verunglückte einen anderen als den von ihm gewählten Beruf hätte ergreifen sollen?

Allerdings kann, wenn jemand durch einen beim Betriebe einer Eisenbahn erlittenen Unfall zwar die Fähigkeit zu seiner bisherigen erwerblichen Tätigkeit verloren hat, ihm aber die Möglichkeit verblieben ist, durch eine andere, seiner Vorbildung und seinen Standes- und sonstigen Verhältnissen entsprechende Tätigkeit Erwerb zu finden, er hiervon Gebrauch zu machen nicht mit der Massgabe ablehnen, dass er von dem haftpflichtigen Unternehmer Schadensersatz so, als wenn er gänzlich erwerbsunfähig wäre, beanspruchen könnte.

Vgl. die Nachweisungen bei Eger, Haftpflichtgesetz 5. Aufl. S. 335 ff. Dementsprechend muss auch, wenn eine Person während ihres Kindesalters verletzt worden ist, bei der späteren Wahl ihres Berufes darauf Rücksicht genommen werden, zu welchen Arten erwerblicher Tätigkeit sie nach den Folgen des Unfalls fähig erscheint. Dies ist aber auch von den Vorinstanzen keineswegs verkannt worden; das Berufungsgericht führt vielmehr aus, der Kläger sei bei der Berufswahl durch die Rücksicht auf die Verwertbarkeit seiner Arbeitskraft allerdings beschränkt gewesen; allein diese Beschränkung sei nur dahin gegangen, dass er einen Beruf habe ergreifen müssen, bei dem er seine Erwerbsfähigkeit angemessen betätigen könne; das habe er getan, indem er

ein Handwerk gewählt habe, worin er es trotz seines Gebrechens auf etwa vier Fünftel des Verdienstes eines gesunden Arbeiters bringen könne.

Dieser Auffassung ist beizupflichten. Dem Interesse des haftpflichtigen Unternehmers daran, dass der Verletzte eine Tätigkeit ergreife, bei der sein Erwerb möglichst wenig durch die Folgen des Unfalls geschmälert wird, steht als gleichberechtigter Faktor das Recht des Verletzten auf Berufswahl als Ausfluss der freien Selbstbestimmung in wirtschaftlicher Beziehung gegenüber, wie von dem Oberhandelsgericht und von dem Reichsgericht, wenn auch bei Entscheidung anders gearteter Streitfälle, schon wiederholt ausgesprochen worden ist.

Vgl. Eger a. a. O. S. 340 ff.

Die Berücksichtigung dieses Selbstbestimmungsrechtes schliesst es, wie die Vorinstanzen mit Recht angenommen haben, jedenfalls bei einer Berufswahl, wie sie hier vorliegt, völlig aus, die Beklagte mit dem Einwande zu hören, dass der Kläger in seinem Berufe verwandten Zweigen einen noch geringeren Ausfall in seinem Erwerbe haben würde.

Dieselben Erwägungen lassen das eventuell geltend gemachte Verlangen der Beklagten, dass der Kläger sich noch nachträglich den von ihr bezeichneten Branchen zuwenden und die dazu erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten noch erwerben solle, als unberechtigt erscheinen.

Nr. 247. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 20. November 1902.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 53. S. 53.)

1. Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers, die ihm gehörige, zum Bahnhofe führende Zufahrtsstrasse während verkehrsüblicher Zeit bei Dunkelheit zu beleuchten. 2. Ueber den nach § 831 B.G.B. vom Geschäftsherrn zu führenden Beweis. 3. Verhältnis des § 823 zum § 831 B.G.B.

Das Berufungsgericht ist, nachdem es festgestellt hat, dass der Stationswärter R. der ihm erteilten allgemeinen Dienstanweisung zuwider die Laterne Nr 1 an dem betreffenden Abend nicht angezündet hatte, mit Recht davon ausgegangen, dass die Beklagte für den in Ausführung seiner Verrichtung von R. dem Kläger widerrechtlich zugefügten Schaden gemäss § 831 B.G.B. haftet, sofern sie nicht den ihr in dieser Gesetzesbestimmung nachgelassenen Entlastungsbeweis erbringen würde.

Der Revision ist darin beizutreten, dass es rechtsirrtümlich ist, wenn das Berufungsgericht von der Beklagten den Beweis verlangt, dass sie bei der Beaufsichtigung und Leitung der Verrichtungen des R. ein Verschulden nicht treffe. Eine Pflicht, die Ausführung der

Verrichtung zu leiten, ist selbstverständlich nicht in allen Fällen für denjenigen gegeben, der einen anderen zu einer Verrichtung bestellt. Das ergibt schon der Wortlaut des § 831 B.G.B.: „sofern er die Ausführung der Verrichtung zu leiten hat". Das Gesetz verlangt daher den Entlastungbeweis nach der Richtung, dass der Geschäftsherr die im Verkehr erforderliche Sorgfalt auch bei Leitung der Ausführung der Verrichtung beobachtet habe, nur bei solchen Verrichtungen, die unter Leitung des Geschäftsherrn vorgenommen zu werden pflegen. Dass es sich vorliegendenfalls nicht um derartige Verrichtungen handelt, bedarf nicht weiter der Darlegung. Es beruht ferner ebenfalls auf einer Verkennung der Bedeutung des § 831, wenn das Berufungsgericht auf Grund dieser Gesetzesbestimmung annimmt, dass die Beklagte zu einer Beaufsichtigung der Dienstverrichtungen des R. verpflichtet gewesen sei. Eine solche Beaufsichtigung wird in § 831 in keiner Weise gefordert; es wird neben einer diligentia in eligendo nicht auch eine solche in custodiendo statuiert. Wenn der Geschäftsherr den Beweis führt, dass er bei der Auswahl die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, tritt die Haftpflicht nicht ein, und nur in den Fällen, in denen es sich um Verrichtungen handelt, die ihrer Beschaffenheit nach unter Leitung des Geschäftsherrn vorgenommen zu werden pflegen, sowie in den Fällen, in denen er Verrichtungen und Gerätschaften zu beschaffen hat, hat er den Beweis auch darauf zu erstrecken, dass er bei der Leitung, bezw. der Beschaffung sorgfältig verfahren ist. Mehr zu beweisen ist er aber nicht verpflichtet, und wenn auch soviel zugegeben werden kann, dass in der Verpflichtung zu einer sorgfältigen Auswahl auch die Verpflichtung enthalten ist, fortgesetzt zu erwägen, ob der zu dauernden Verrichtungen in früherer Zeit Bestellte auch gegenwärtig nach seinen physischen und geistigen Kräften zu den Verrichtungen befähigt ist, dass daher der Geschäftsherr unter Umständen auch nach § 831 zu beweisen hat, dass jener die Befähigung auch zur Zeit der Schadenszufügung noch hatte, so kann doch in der Verpflichtung zu sorgfältiger Auswahl nicht auch die Verpflichtung zu einer Beaufsichtigung gefunden werden.

Gleichwohl kann es nicht für rechtsirrtümlich erachtet werden, wenn das Berufungsgericht die Beklagte zu einer Beaufsichtigung der Dienstverrichtungen des R. für verpflichtet erachtet hat. Als Betriebsunternehmerin liegt der Beklagten die Pflicht ob, die Zufahrtsstrasse zu beleuchten; ihre Haftung wegen Vernachlässigung dieser Pflicht bestimmt sich daher nicht ausschliesslich nach den Vorschriften über die Haftung des Geschäftsherrn für das Tun und Lassen des zur Verrichtung Bestellten, sondern auch nach der Vorschrift in § 823 B.G.B.

Sie selbst hat, bezw. durch ihre verfassungsmässigen Vertreter, dafür zu sorgen, dass jene Verpflichtung erfüllt werde, und sie würde nicht die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet haben, wenn sie jedwede Kontrolle darüber unterlassen hätte, ob eine ihr obliegende Pflicht, deren Erfüllung sie einer Person übertragen hatte, für deren Handlungen und Unterlassungen sie nicht schlechthin haftet, auch wirklich erfüllt werde. Die rechtsirrtümliche Ansicht des Berufungsgerichts, dass sich eine solche Verpflichtung aus § 831 ergebe, hat eine unrichtige Verteilung der Beweislast zur Folge gehabt. Denn bei Anwendung des § 823 ist es Sache des Klägers, eine schuldhafte Verletzung der der Beklagten obliegenden Beaufsichtigungspflicht nachzuweisen.

Was nun den Umfang dieser Pflicht anlangt, so macht die Revision gegenüber den Ausführungen des Berufungsgerichts mit Recht geltend, dass die Ueberwachung ihrer Beamten sich nicht auf alle untergeordneten Nebendienste und nicht auf jede einzelne Funktion erstrecken kann. Wie vom erkennenden Senat wiederholt ausgesprochen worden. hat, namentlich bei untergeordneten, einfachen Diensten, eine besondere Ueberwachung nicht für jede dienstliche Tätigkeit und nicht ununterbrochen stattzufinden; vielmehr ist nach Lage des Einzelfalles zu entscheiden, ob und inwieweit die Umstände Anlass zu einer Kontrolle geben. Eine solche wird in Fällen vorliegender Art bezüglich der einzelnen Funktion nur dann geboten sein, wenn bei der allgemeinen Revision der Dienstverrichtungen überhaupt Unregelmässigkeiten sich ergeben, die auch Unregelmässigkeiten bei Verrichtung jeder einzelnen Funktion befürchten lassen. Es würde eine Ueberspannung der an einen Eisenbahnunternehmer billigerweise zu stellenden Anforderungen sein, wenn man ihn unter allen Umständen für verpflichtet erachten wollte, fortdauernd zu kontrollieren oder sonst Erkundigungen darüber einziehen zu lassen, ob die Laternen zu der Zufahrtsstrasse zum Stationsgebäude regelmässig angezündet werden; das würde sich im vorliegenden Falle schon dadurch verbieten, dass R. der einzige Stationsbeamte war. Der Unternehmer darf, wenn gegen die Auswahl des mit der Verrichtung Bestellten keine Bedenken obwalten, davon ausgehen, dass dieser eine solche einfache, der Kontrolle durch das Publikum tatsächlich unterliegende Arbeit pünktlich verrichten werde, solange ihm kein besonderer Anlass gegeben ist, an deren ordnungsmässiger Verrichtung zu zweifeln.

Nr. 248. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 24. November 1902.

(Entsch. des Reichsger. I. Civils. Bd. 53. S. 75.)

Der § 254 Abs. I B.G.B. (mitwirkendes Verschulden des Beschädigten) findet auch auf den Rechtskreis des Reichshaftpflichtgesetzes Anwendung.

Der Anwendung des § 254 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches auch für den Rechtskreis des Reichshaftpflichtgesetzes, die der erkennende Senat bereits in der Sache Eisenbahnfiskus c/a Budde VI. 180/01 ausgesprochen hat, stehen grundsätzliche Bedenken nicht entgegen. Die Neuredaktion einer Anzahl von Reichsgesetzen im Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch, darunter auch die in Artikel 42 vorgenommene des Reichshaftpflichtgesetzes, hat den ausgesprochenen Zweck, die Vorschriften dieser Gesetze mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch in Einklang zu bringen (Motive zum 1. Entwurf des Einführungsgesetzes Seite 136), sodass nunmehr das neue Recht des Bürgerlichen Gesetzbuchs zusammen mit dem in Artikel 32 des Einführungsgesetzes aufrecht erhaltenen bisherigen Reichsrecht als eine einheitliche Kodifikation sich darstellt. Daraus ergiebt sich aber, dass die allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs sowohl im ersten Buche wie im ersten Abschnitte des zweiten Buches auch die in den Einzelgesetzen geregelten Rechtsmaterien erfassen, soweit nicht der besondere Zweck und gesetzgeberische Gedanke der letzteren dem entgegensteht (vergl. Dernburg, B.R. Band 1 Seite 28 unter IV), und dass diese Anwendbarkeit des Bürgerlichen Gesetzbuches sich nicht auf die Fälle beschränkt, in denen ausdrücklich in den Sondergesetzen auf die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs verwiesen wird. Wie das Berufungsgericht im vorliegenden Falle für den Rechtsbegriff der Fahrlässigkeit zutreffend auf § 276 des Bürgerlichen Gesetzbuchs sich bezogen hat, ist auch die Anwendung des § 254 zunächst in seinem Absatz 1 umsomehr unbedenklich, als sein Inhalt sich mit dem bei Auslegung des Reichshaftpflichtgesetzes von der Rechtsprechung entwickelten Rechtssatze,

> dass bei beiderseitigem Verschulden eine Abwägung desselben einzutreten habe und das schwererwiegende Verschulden als die ausschlaggebende Ursache des Unfalles zu erachten sei,

(vergl. die bei Eger, Reichshaftpflichtgesetz 5. Aufl. Seite 160—169 angezogenen Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts und des Reichsgerichts).

vollständig deckt und diesem nur den weiteren, bereits im § 287, früher § 260 der Civilprozessordnung begründeten (vergl. Protokolle der 2. Kommission Band 1 Seite 300) Satz hinzufügt, dass der Richter bei konkurrirendem Verschulden des Beschädigten die Ersatzpflicht nach

Verhältniss der Verursachung des Schadens durch den einen oder anderen Theil ermässigen könne; dieser Satz steht aber mit dem Zweck des Reichshaftpflichtgesetzes nicht im Widerspruch, ergänzt dieses vielmehr in förderlicher Weise. Dass trotzdem in der Litteratur

(s. Eger a. a. O Seite 161, Planck, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch Bd. 6 Nr. 7 zu Artikel 42, v. Rutz, Blätter für Rechtsanwendung Bd. 64 Seite 91)

dem § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuchs die Anwendbarkeit auf den Kreis des Reichshaftpflichtgesetzes bisher überhaupt versagt wurde, erklärt sich durch die Verhandlungen der 2. Kommission über Artikel 42 (24) des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch, die eine Verweisung auf § 254 im Reichshaftpflichtgesetze selbst ablehnte. Allein die hier ausgesprochenen Bedenken treffen lediglich den Absatz 2 des Paragraphen (Prot. Bd. 6 S. 594 f.); inwieweit sie begründet sind, und ob die Aufstellung der Diligenzpflicht des Beschädigten, vielleicht auch noch die Anziehung des § 278 des Bürgerlichen Gesetzbuchs in dem Absatz 2 mit den Grundgedanken des Reichshaftpflichtgesetzes zu vereinen sind oder nicht, steht gegenwärtig nicht zur Entscheidung.

Nr. 249. Entsch. des Bayrischen Obersten Landesgerichts.
Vom 4. Dezember 1902.

(Das Recht. Jahrg. VII (1903). Nr. 3. S. 79. Ziff. 324.)

§ 823 B.G.B. Derjenige, der eine Veranstaltung trifft, von der er wissen muss, dass sie anderen Gefahren bringen kann, handelt den mit der Gefahr Bedrohten gegenüber nicht widerrechtlich.

Die bisher vom Obersten Landesgericht (1. April 1886, Samml. 11 S. 379 und 21. Januar 1898, Samml. 17 S. 13) vertretene gegenteilige Anschauung vermischt die Begriffe der Widerrechtlichkeit und des eine solche voraussetzenden Verschuldens mit einer Haftpflicht, einer „Kausalhaftung“, die mit gewissen mit Gefahr verbundenen Veranstaltungen verknüpft ist und den Unternehmer ohne Rücksicht auf Verschulden für den aus der Gefährlichkeit der Veranstaltung entstehenden Schaden verantwortlich macht (vgl. Rümelin im Arch. f. civ. Pr. Bd. 88 S. 285 ff.). Die Anlegung einer Trambahn auf einer öffentlichen Strasse ist nicht, wie das Urteil vom 1. April 1889 ausspricht, gegenüber denjenigen widerrechtlich, die die Strasse zum Fahren oder Reiten benutzen, weil die Pferde mit dem Hufe in dem Geleise hängen bleiben und dadurch zu Schaden kommen können; um den Unternehmer für diesen Schaden haftbar zu machen, bedürfte es der Festsetzung einer Haftpflicht, die jetzt nach Art. 59 A.G. z. B.G.B. dem Unternehmer auferlegt werden kann. Das Gleiche gilt von der Leitung stark gespannter elektrischer Ströme an öffentlichen Strassen u. dgl. Wäre der aufgestellte Satz

richtig, so würde auch das Halten von Pferden oder Rindern, das nach § 833 B.G.B. eine Haftpflicht begründet, widerrechtlich sein, weil die Möglichkeit, dass andere durch die Tiere beschädigt werden, von vornherein erkennbar ist. Ein so weit gehender Schutz des Eigentums ist mit dem Kulturfortschritt unvereinbar, das Recht nimmt aber auf die Bedürfnisse des Zusammenlebens in der Kulturgemeinschaft Rücksicht. Die neuere Gesetzgebung sucht die widerstreitenden Interessen dadurch auszugleichen, dass sie bei besonders gefährlichen Veranstaltungen eine Haftpflicht aufstellt und Anlagen, aus denen für weitere Kreise Gefahr entspringen kann, nur mit polizeilicher Genehmigung zulässt.

Nr. 250. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 4. Dezember 1902.

(Preuss. Verw.-Bl. XXIV. Nr. 31. S. 489.)

Haftung des Bauunternehmers für seine Arbeiter. B.G.B. § 831.

Der Nachweis eines Verschuldens des Knechts bei dem Fahren sei nicht erforderlich. Der Geschäftsherr hat sich zu exkulpieren. In Betreff der Beschaffung zum Transport erforderlicher Wagen (Gerätschaften) genügt er dieser Pflicht schon dann, wenn für den vorliegenden Fall passende (lange) Wagen überhaupt vorhanden waren. Er hat nicht persönlich für den Einzelfall das betreffende Gerät auszuwählen und dem Angestellten (hier dem Knecht) zuzuweisen, wenn er dies nach den Umständen durch allgemeine Anweisungen regeln oder dem sachkundigen Ermessen eines Untergebenen (Poliers) für den jeweiligen Gebrauchsfall überlassen konnte. Die Pflicht der Leitung der Verrichtung liegt ebensowenig immer und selbstverständlich dem Unternehmer selber ob. Es handelt sich hier nicht um die Leitung des Geschäfts- oder Gewerbebetriebes im ganzen, sondern nur um die Leitung bei der Ausführung der besonderen Verrichtung. Die Kläg. musste zur Begründung des Anspruchs nachweisen, dass in diesem Sinn hier dem Geschäftsherrn selber die Leitungspflicht oblag, was an und für sich aus seinem Verhältnis zu seinen Angestellten sich ergeben muss. Aber auch wo eine Leitungspflicht gegeben ist, kann diese nach Mass und Umfang verschieden sein. Der Massstab ist aus der Verkehrsanschauung und den besonderen Umständen des Falles zu entnehmen. Konnte die Verrichtung einem Angestellten (Polier) zur völlig selbständigen Ausführung anvertraut werden, so liegt der Fall des § 831 Abs. 1 B.G.B. überhaupt nicht vor, von einer Pflicht zur Aufsicht spricht das Gesetz nicht.

Nr. 251. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 5. Dezember 1902.

(D. Jur.-Zeitg. VIII (1903). Nr. 3. S. 82. Ziff. 15).

§ 13. Preuss. Fluchtlin.-Ges. vom 2. Juli 1875. — § 10 Abs. 2 Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. Der Expropriat kann die Wertherhöhung in Anschlag bringen, die nach Festsetzung der Fluchtlinie bis zur Enteignung in Folge einer Steigerung des Baulandwerthes auch ohne die Fluchtlinie eingetreten wäre.

In dem Urteil vom 1. März 1901 (vgl. Entsch. des R.G. Bd. 48 S. 336 ff.) war die Frage, ob in Preussen bei der Enteignung von Bauland zu Strassenzwecken die Entschädigung nach dem Werte zu bemessen ist, den die enteigneten Flächen als Bauland zur Zeit der Fluchtlinienfestsetzung besassen, oder nach dem Werte, den dieselben ohne die Fluchtlinie als Bauland zur Zeit der späteren Enteignung haben würden, vom VII. Senat im Sinne der ersteren Alternative beantwortet, also dahin entschieden, dass eine in der Zeit zwischen der Festsetzung der Fluchtlinie und der Enteignung eingetretene Erhöhung des Baulandwertes nicht zu berücksichtigen sei. Derselbe Senat hat diese Frage einer nochmaligen Prüfung unterzogen und ist nunmehr zum entgegengesetzten Resultat gekommen. Nach der neuen Entscheidung können die Expropriaten die Werterhöhung liquidieren, die bis zur Enteignung infolge einer Steigerung des Baulandwertes auch ohne die Fluchtlinie eingetreten, also eine Folge der allgemeinen, von der Fluchtlinienfestsetzung nicht beeinflussten Steigerung dieser Werte sein würde. Es wird ausgeführt, dass § 13 des Fluchtlinien-Gesetzes vom 2. Juli 1875 nicht auf Entziehung des Grundeigentums zu beziehen; hierauf sei nur das Enteignungsgesetz von 1874 anwendbar. Der Grundsatz des § 10 Abs. 2 des Gesetzes sei nicht nur bei Werterhöhungen, sondern auch bei Wertverminderungen anzuwenden, die das Grundstück durch die „neue Anlage“ erfahre. Es müsse daher überhaupt (nicht bloss für die Vergangenheit) ausser Betracht bleiben, dass durch die Setzung der Fluchtlinie die Bebauung des künftigen Strassenlands unmöglich werde und demgemäss der Wert zur Zeit der Enteignung ohne Berücksichtigung dieses Umstandes entschädigt werden. Es seien aber nur Wertveränderungen zu berücksichtigen, die in keinem ursächlichen Zusammenhang mit der neuen Anlage stehen, und dabei davon auszugehen, dass Fluchtlinienfestsetzung und Ausführung der Strassenanlage als ein einheitliches Unternehmen anzusehen sei.

Nr. 252. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 16. Dezember 1902.

(Allgem. Tar.-Anz. XXII. Nr. 13. S. 222.)

I. Wenn der Transport ausschliesslich auf den Strecken einer und derselben Bahn ausgeführt wird, kann gegenüber dem Begehren um nachträgliche Anwendung einer billigeren als der von der Eisenbahn gewählten Abfertigung nicht die Ausnahme Z. I der Zusatzbestimmung XVII zu § 51 Betr.-Regl. eingewendet werden.

II. Zum Begriff „transportberechtigte Strecke".

Zusatzbestimmung XVII, Z. 1, zu § 51 Betr.-Regl. bestimmt allerdings, dass die nachträgliche Anwendung von Ausnahmetarifen und Frachtermässigungen, welche nicht für die ganze transportberechtigte Strecke jener Eisenbahn, von welcher sie gegeben sind, Giltigkeit haben, nicht beansprucht werden könne. Wie jedoch aus dem Ausdrucke „transportberechtigte Strecke" sich ergibt, kommt die Ausnahmebestimmung Z. 1 nur dann zur Anwendung, wenn das Frachtgut über die Linien zweier oder mehrerer Bahnen geht, und wenn die Bahnen für die in Betracht kommende Relation einen direkten Tarif erstellt haben. An sich sind nämlich alle Strecken einer eröffneten Bahn transportberechtigt; es kann aber zwischen mehreren Bahnen vereinbart werden, dass für eine gewisse Relation nur bestimmte Strecken zum Transporte zugelassen werden. Für den Fall einer solchen Vereinbarung ist durch die Ausnahmebestimmung Z. 1 der Zusatzbestimmung XVII normiert, dass nicht die nachträgliche Anwendung lokaler Frachtermässigungen für die einzelnen Teilrelationen der von der Sendung durchzogenen Strecke beansprucht werden kann. Vorliegend kann von einer transportberechtigten Strecke von beteiligten Eisenbahnen nicht die Rede sein, weil der ganze Transport ausschliesslich nur auf den Linien der beklagten Bahn ausgeführt wurde. Da somit die Ausnahmebestimmung Z. 1 hier nicht zur Anwendung kommen kann und die Beklagte einen anderen Grund für ihre Weigerung, nachträglich die vom Kläger begehrte billigere Abfertigung zu gewähren, nicht angeführt hat, so erscheint das Begehren des Klägers zufolge Zusatzbestimmung XVII Einleitung begründet.

Nr. 253. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts. 7. Civil-Senat. Vom 16. Dezember 1902.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 53. S. 194.)

Ist bei der Enteignung einer Parzelle, die infolge ihres Zusammenhanges mit dem Restgrundstück als Bauland zu bewerten ist, die Entschädigung lediglich nach dem Durchschnittswert des Quadratmeters, oder nach dem Verhältnis des Wertes des ganzen Grundstücks zu dem des Restgrundstücks zu ermitteln? Anrechnung der Vorteile des Unternehmens auf die Entschädigung? Preuss. Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 § 8.

Der Angriff ist nicht durchgreifend, dass der Berufungsrichter zu

Unrecht die Anrechnung der dem Kläger durch das Unternehmen erwachsenen Vorteile auf die zu gewährende Entschädigung versagt habe, insofern diese Vorteile auch den nicht von der Enteignung betroffenen Grundstücken durch die Strassenverbreiterung zukommen. Die Frage der Anrechnung der durch die Enteignung dem Eigentümer zufliessenden Vorteile auf die durch den gleichen Eingriff bewirkten Nachteile ist sehr bestritten.

Vgl. die Uebersicht bei Oertmann, Die Vorteilsausgleichung beim Schadensersatzanspruch, Berlin 1901, § 17 S. 153 ff.; ferner Eger, Kommentar zum Enteignungsgesetz 2. Aufl. Bd. 1 S. 251—273.

Allein die Meinung, dass auch der allgemeine aus der Anlage für die Grundstücke der Gegend entspringende Wertzuwachs von der Entschädigung zu kürzen sei, ist nur vereinzelt vertreten. Das Reichsgericht, V. Civilsenat, insbesondere hat sich in dem auch vom Berufungsrichter angeführten Urteile vom 9. November 1887,

Gruchot, Beiträge Bd. 32 S. 714, auch abgedruckt in den Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen Bd. 6 S. 229,

dahin ausgesprochen, dass eine Kompensation der Vorteile mit den Nachteilen der Enteignung unzulässig sei, sofern es sich um Vorteile handle, welche allen Anliegern, auch den nicht enteigneten, in gleichem Masse zu gute kommen. Jener Fall betraf ebenso, wie der gegenwärtige, eine Enteignung zum Zwecke der Strassenverbreiterung, und es liegt kein Anlass vor, von dem aufgestellten Grundsatz abzugehen und die Entscheidung der vereinigten Civilsenate einzuholen. Er rechtfertigt sich durch die Erwägung, dass es nicht der Absicht des Gesetzes entsprechen kann, die nicht enteigneten Eigentümer vor den enteigneten dergestalt zu begünstigen, dass jene den Nutzen des Unternehmens umsonst geniessen, diese ihn aber bezahlen müssen. In dem Urteile des Reichsgerichts vom 18. April 1899,

Entsch. des R.G. in Civils. Bd. 44 S. 287,

ist die Frage der Vorteilsanrechnung bei den Ersatzansprüchen der Strassenanlieger entschieden und ausdrücklich gesagt, dass, wenn sie hier bejaht werde, damit nicht der für das Enteignungsrecht geltende, oben bezeichnete Grundsatz beseitigt sei. Es erhellt nun im vorliegenden Falle nicht, dass durch die Strassenverbreiterung und die dadurch geschaffene Möglichkeit des Höherbauens nur das Restgrundstück des Klägers oder doch nur die Restgrundstücke der infolge der neuen Fluchtlinie enteigneten Besitzer eine Wertsteigerung erfahren haben, und nicht vielmehr auch andere, von der Enteignung nicht erfasste Grundstücke, namentlich auf der gegenüberliegenden Strassenseite. Der Berufungsrichter hat durch den Hinweis auf das erwähnte Urteil

des Reichsgerichts zu erkennen gegeben, dass die vom Sachverständigen als Wirkung der neuen Anlage bezeichnete Werterhöhung, wie in dem dort entschiedenen Falle, nicht in den besonderen Verhältnissen des Grundbesitzes des Klägers, sondern in der allgemein eingetretenen besseren Ausnutzungsfähigkeit des Baulandes begründet sei. Deshalb ist mit Recht die Bewertung des Restgrundstücks unter Berücksichtigung der Strassenverbreiterung ausser Betracht geblieben, und damit das unannehmbare Ergebnis vermieden, dass der Kläger überhaupt keine Entschädigung für die abgetretenen Zellen zu beanspruchen hätte.

Der Berufungsrichter geht aber noch weiter: er billigt dem Kläger einen Durchschnittspreis von 99 M. für das Quadratmeter zu, obwohl das Restgrundstück, auch abgesehen von der neuen Anlage, nach der Schätzung des Sachverständigen einen Wert von 50700 M. hat, und daher der Unterschied zwischen diesem Wert und dem Werte des ganzen Grundstücks nur 12700 M. beträgt. Hierin kann dem Berufungsrichter nicht gefolgt werden. Die vollständige Entschädigung, die nach § 1 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 dem Eigentümer für die Entziehung des Grundeigentums zu teil werden soll, besteht nach § 8 Abs. 1 daselbst in dem vollen Werte des abzutretenden Grundstücks. Der Umfang der Ersatzpflicht wird danach durch den objektiven Wert des enteigneten Grundstücks, wie er sich durch dessen Benutzbarkeit in der allgemeinen Verkehrsanschauung bestimmt und in dem Verkaufspreise zum Ausdruck gelangt, begrenzt. Für den Fall der Teilenteignung würde jedoch dieser Massstab, insofern er nur den Wert des abzutretenden Grundstücks in Rücksicht zieht, zur vollständigen Entschädigung des Enteigneten nicht ausreichen. Der Abs. 2 des § 8 a. a. O. lässt deshalb die Berücksichtigung des Umstandes zu, dass es sich um einen Teil handelt, der aus dem Zusammenhange mit einem grösseren, aus dem Grundbesitze desselben Eigentümers gebildeten Ganzen gelöst wird. Der Wert, den der Teil als solcher im Hinblick auf seinen Zusammenhang mit den übrigen Teilen besitzt, soll dem Eigentümer vergütet werden. Die Schranke ist aber gemäss dem Grundprinzip des Enteignungsrechtes zu ziehen, dass dieser Wert nicht höher zu bemessen ist, als die Summe der Nachteile, die dem Eigentümer dadurch erwachsen, dass ihm sein Grundbesitz durch Abtretung eines Teiles verkleinert wird. Mehr als vollständige Entschädigung, als die Differenz zwischen dem Vermögensstande vor und nach der Enteignung, kann der Enteignete in keinem Fall erhalten. Es wird also der Wert des ganzen Grundstücks mit dem Werte des Restgrundstücks bei Unterstellung der möglichsten Ausnutzung beider,

jedoch ohne Rücksicht auf die dem letzteren durch das Unternehmen zufliessenden allgemeinen Vorteile zu vergleichen sein, und der Unterschied beider Werte regelmässig den Betrag des Verlustes ausmachen, den der Eigentümer durch die Enteignung erleidet.

Vgl. Entsch. des R.G. in Civils. Bd. 32 S. 353.

Ergibt sich bei dieser Vergleichung, dass der Restbesitz einen verhältnismässig höheren Wert hat, als das ganze Grundstück, so würde eine Durchschnittsschätzung für das Quadratmeter der Sachlage nicht entsprechen und dem Eigentümer eine Summe zuwenden, welche die durch die Enteignung erlittene Vermögenseinbusse übersteigt. Wenn der Berufungsrichter die Berücksichtigung jenes höheren Wertes deshalb für unstatthaft erklärt, weil er sich aus der Abtretung ergebe, so trifft dies nicht zu: das Restgrundstück ist ohne die enteigneten Parzellen, aber nicht erst infolge der Abtretung dergestalt bebauungsfähig, dass es den angegebenen Wert darstellt. Von einer unzulässigen Vorteilsanrechnung kann keine Rede sein. Lediglich der Wert der verlorenen Flächen, die offenbar keinen oder nur einen geringen selbständigen Verkaufswert haben, wird nach dem Werte des verbleibenden Besitzes bemessen, und dies erscheint bei richtiger Anwendung des § 8 a. a. O. als geboten.

Nr. 254. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 18. Dezember 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1903. Heft 2. S. 429.)

§ 4 Preuss. Eisenb.-Ges. vom 3. November 1838. Landespolizeiliche Genehmigung der eisenbahnseitigen Anlage einer Wegeunterführung.

1. Das Eisenbahnunternehmen dient dem öffentlichen Verkehrsinteresse nicht minder als der öffentliche Weg. Wenn die Anlage einer Wegeunterführung in einer bestimmten Breite landespolizeilich genehmigt und im Einklange mit dem genehmigten Projekte ausgeführt ist, so kann von einem Verschulden des Eisenbahnunternehmers wegen einer durch die Unterführung verursachten Einengung der Strasse keine Rede sein.

2. Nach § 4 des Eisenbahngesetzes kann eine Veränderung der zweifellos einen konstruktionellen Bestandteil der Eisenbahnanlage bildenden Unterführung nicht ohne Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten erfolgen, der darüber zu entscheiden hat, ob und in welcher Art die Vornahme dieser Veränderung erfolgen dürfe und welche sonstigen Bedingungen etwa an die Erteilung der Genehmigung zu knüpfen seien. Die Wegepolizeibehörde wird bei Fällen dieser Art eine von dem Mangel der Unbestimmtheit freie Anordnung nur erlassen

können, nachdem sie sich über die Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und die von diesem zu stellenden Bedingungen vergewissert hat. Gegebenenfalls muss es ihr überlassen bleiben, sich vorgängig ein ministeriell genehmigtes Projekt als Unterlage für die zu stellende Anforderung zu beschaffen.

Nr. 255. Schiedsgerichtliche Entsch. des Zentral-Amts für den internat. Eisenbahntransport.

Vom 19. Dezember 1902.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. XI. Nr. 2. S. 44—46.)

Internat. Uebereink. Art. 47. Feststellung der anteilweisen Haftpflicht mehrerer am Transport beteiligter Eisenbahnen.

1. Da man darüber allseitig einig ist, dass in Altmünsterol die Ladung unversehrt an die Elsass-Lothringer Bahn überging, so bleiben die französischen Bahnen aus dem Spiel.

2. Es frägt sich nur, ob die Beschädigung, wie sie in Worms-Hafen festgestellt worden ist, erst zwischen Worms-Hauptstation und Worms-Hafen eingetreten sei, oder ob sie schon bei dem Uebergang auf die preussisch-hessische Bahn bestanden habe und alsdann lediglich auf natürlichem Wege, indem die bereits aus dem Gleichgewicht geratene Ladung weitere und zwar progressiv umfangreichere Zerstörungen durchmachte, vergrössert worden sei. Im ersteren Falle haftet die preussisch-hessische Bahn allein; im letzteren Falle ist der Schaden von der Strecke Grenze bei Altmünsterol bis Worms-Hafen zu tragen.

3. Für den Entscheid ist nun nicht etwa die unbeanstandete Uebernahme der Ladung, in Ludwigshafen, durch das preussisch-hessische Personal massgebend. Diese Uebernahme war eine bloss symbolische. Allerdings besass die Ladung keine Decke und lag offen da. Allein vom Erdboden aus war eine allfällige Verschiebung der Plattenreihen gar nicht sichtbar oder wenigstens nicht auffällig. Dass nicht eine genauere Besichtigung stattgefunden, gereicht dem Personal der preussisch-hessischen Bahn nicht zum Vorwurf. Würde der Vorbahn eine solche Art der unbeanstandeten Uebernahme bereits den im Art. 47 (1) 3 vorgesehenen, sie befreienden Nachweis liefern, so könnten dann allerdings nicht mehr viele Regressstreitigkeiten zwischen den jeweiligen Gliedern einer Transportgemeinschaft entstehen. Die soeben angeführte Bestimmung des I. U. geht jedoch offenbar von einer anderen Auffassung der Beweispflicht aus und misst der regelmässig mehr oder weniger bloss symbolischen Uebernahme, wie sie dem Bedürfnis der Verkehrsschnelligkeit entspricht, innerhalb der Transportgemeinschaften des I. U. nicht jene weitgehende Bedeutung bei.

4. Grösseren Wert für die Entscheidung unseres Falles besitzt die tatsächlich stattgefundene Zollbesichtigung in Worms-Hauptstation. Welche Bedeutung ist der Aussage des Herrn Wickenhöfer beizumessen? War schon damals die Ladung aus Rand und Band? Offenbar nicht. Das Ergebnis der von dem Zentral-Amte bei Fachleuten eingezogenen Erkundigungen geht dahin, dass, was Herr Wickenhöfer beobachtet hat, eine kleine Verschiebung und einige zerbrochene Platten, fast bei jeder Schiefer-Sendung vorkomme und infolgedessen von den Lieferanten in St. Avre regelmässig, so gewiss auch im vorliegenden Fall, auf je 1000 Platten weitere 50 Stück als unentgeltliche Bruchzugabe mitgeliefert werden. Davon, dass der Zustand, in welchem die Sendung die Station Worms-Hafen erreicht hat, das Ergebnis der natürlichen Fortentwicklung des von Herrn Wickenhöfer in Worms-Hauptstation wahrgenommenen Zustandes bilde, kann keine Rede sein.

5. Die in Worms-Hafen entdeckte gewaltige Zertrümmerung muss vielmehr auf eine andere, neue, seit der Wickenhöferschen Wahrnehmung eingetretene Ursache zurückgeführt werden, nämlich auf einen sehr starken Anprall. In welcher Weise dieser vor sich ging, ist nicht festgestellt. Sehr wahrscheinlich passierte der Unfall in Worms-Hauptstation beim Einstellen des Wagens in den Hafen-Zug unter Benützung des dort vorhandenen Ablaufrückens.

6. Unter diesen Umständen muss es als bewiesen angenommen werden, dass der Schaden ausschliesslich auf der preussisch-hessischen Bahn entstanden sei und dass somit die gemäss Art. 47 (1) 3 I. U. erhebliche Behauptung der Vorbahnen, der Schaden sei auf ihrer Strecke nicht entstanden, auf Wahrheit beruhe.

Nr. 256. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

2. Senat. Vom 19. Dezember 1902.

(Preuss. Verw.-Bl. XXIV. Nr. 30. S. 465.)

Begriff einer für sich bestehenden Eisenbahnbetriebsstätte im Sinne des § 35 des Preuss. Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (G. S. S. 152).

Nach den Materialien des Kommunalsteuernotgesetzes vom 27. Juli 1885, dessen Bestimmungen für den § 35 des Komm.-Abg.-Ges. vom 14. Juli 1893 vorbildlich gewesen sind, sollten mit dem Begriffe einer für sich bestehenden Betriebsstätte einerseits solche Anlagen getroffen werden, „die mit den dem öffentlichen Gebrauche dienenden Anlagen verbunden sind und einen besonderen gewerblichen Charakter haben“. Andererseits sollten aber davon ausgeschlossen sein diejenigen Einrichtungen und Anlagen des Eisenbahnbetriebs, in denen nicht ein Teil dieses Betriebs selbständig erledigt wird, deren Aufgabe vielmehr nur

darin besteht, der Durchführung und Sicherung der Züge zu dienen. Es kann daher ausser der freien Strecke auch Bahnwärterhäusern, Wächter- und Blockstationen nicht die Eigenschaft für sich bestehender Betriebsstätten zuerkannt werden, während dazu z. B. Gasthöfe, Speicher, Magazine gehören, die zwar als Zubehör des Eisenbahnbetriebs und für Rechnung des Eisenbahnunternehmers verwaltet, aber doch den eigentlichen Eisenbahnanlagen nicht zugezählt werden. Auch eine Hafenanlage, die dazu bestimmt ist, die Vermittelung zwischen einem Kanal und der Eisenbahn herzustellen, kann nach dem zuvor angegebenen Unterschiede eine für sich bestehende Betriebsstätte des Eisenbahnbetriebs sein.

Nr. 257. Schiedsgerichtliche Entsch. des Zentral-Amts für den internat. Eisenbahntransport.

Vom 19. Dezember 1902.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. XI. Nr. 2. S. 51, 52.)

Internat. Uebereink. Art. 47. Feststellung der ausschliesslichen Haftpflicht einer von mehreren am Transport beteiligten Eisenbahnen.

1. Der Schaden, wie er im massgebenden Augenblick, nämlich in demjenigen der Versteigerung, vorlag, ist dadurch entstanden, dass erstens der eine Boden oder Deckel des Fasses in Stücke ging und herausfiel, sowie einige Dauben des Fasses verletzt wurden, worauf das Salzwasser gänzlich auslief, die Champignons der Luft ausgesetzt waren und einzutrocknen begannen, zweitens während der Zeit vom 13. bis 20. Oktober 1900 alle und jede Massnahme, vorerst zur Verhütung einer Schädigung des Fassinhaltes und hernach zur Vermeidung grösseren Schadens, unterlassen wurde.

2. Sämtliche Bahnen der Transportgemeinschaft sind darin einig gegangen, dass diese die Verantwortlichkeit für den Unfall zu tragen verpflichtet sei, weswegen der Partei der Schaden ohne Anstand ersetzt wurde. Und mit Recht; denn nach den vorliegenden Erhebungen befand sich das Fass nicht in schlechtem Zustande.

3. Der Unfall hat sich wahrscheinlich in Marnheim, jedenfalls aber nach dem Abgang des Gutes ab Kaiserslautern und vor dem Weitertransport ab Marnheim, jedenfalls also auf den pfälzischen Bahnen und beim Betriebe durch das Personal derselben, ereignet. Die näheren Verumständungen des Unfalls sind nicht ermittelt. Doch spricht eine grosse Wahrscheinlichkeit dafür, dass er beim Umlad des Fasses, also in Marnheim, in der Weise vorgekommen sei, dass das Fass fallen gelassen wurde, und der bei diesem Anlasse in Stücke gesprungene Boden oder Deckel gerade unten war. Nur bei letzterer Annahme erklärt sich das vollständige Auslaufen des Salzwassers. Jedenfalls muss ange-

nommen werden, dass irgend eine ungehörige Behandlung des Fasses den Unfall verschuldet habe.

4. Nun hätten aber die schädlichen Folgen des Unfalls, mit Ausnahme der Zertrümmerung des Bodens oder Deckels und der Beschädigung einiger Dauben, ganz oder zum grössten Teil vermieden werden können, wenn das Fass wieder dicht gemacht und mit Salzwasser aufgefüllt worden wäre. Jede derartige Nachhilfe wurde aber vollständig unterlassen, und so vergrösserte sich der Schaden von Stunde zu Stunde. Die Unterlassung fällt in erster Linie, gleichgültig, ob sich der Unfall schon vor oder erst in Marnheim zugetragen, dem Ladepersonal in Marnheim zur Last und zwar um so mehr, als der Bahnarbeiter Frank, der dabei war, erklärt, den Schwammfässern stets besondere Aufmerksamkeit zu schenken, also ein Verständnis für die Behandlung solchen Guts für sich beansprucht. In zweiter Linie muss es dem Personal der preussisch-hessischen Bahn zum Vorwurf gemacht werden, dass vom Zeitpunkte der Ankunft in Pfeddersheim, 13. Oktober, nachmittags, bis zur Steigerung, also bis zum 20. Oktober, nachmittags, absolut nichts getan wurde, um die Vermehrung des Schadens zu verhindern. Man hatte, in der Person des Adressaten, einen Sachverständigen in nächster Nähe. Wäre in dem vorliegenden Regressstreit die Entschuldigung, man habe eben nicht gewusst, was mit dem beschädigten Gut anzufangen sei, vorgebracht worden, so müsste sie also zurückgewiesen werden. Ebenso wenig könnte preussisch-hessischerseits darauf abgestellt werden, dass, nachdem einmal die Sendung in beschädigtem Zustande angelangt war, eine Pflicht, der Vergrösserung des Schadens vorzubeugen, nicht bestanden habe; denn die Mitglieder der einzelnen Transportgemeinschaft besitzen gegeneinander, obgleich diese keine freiwillige ist, ähnlich den Mitgliedern einer Sozietas oder den Angehörigen einer Kommunio, gewisse Pflichten, zu denen jedenfalls diejenige gehört, eine Schadensursache, die im Bereich der Vorbahn zu wirken begonnen, nach dem Uebergang des Gutes auf die eigene Strecke tunlichst einzudämmen und ihre Wirksamkeit zu hemmen.

5. Der Schaden ist somit von den Pfälzer Bahnen und von der preussisch-hessischen Staatsbahn verschuldet worden, zum grösseren Teil von jener, zum kleineren von dieser. Zu Gunsten der preussisch-hessischen Bahn fällt in Betracht, dass der 14. Oktober ein Sonntag war und die Begleitpapiere, welche der Stationsvorstand von Pfeddersheim offenbar abwarten zu sollen glaubte, bevor er Rapport machte, erst am 16. Oktober anlangten.

Eine Verteilung des Schadens zu $^3/_4$ auf die Pfälzer Bahnen und zu $^1/_4$ auf die preussisch-hessische Staatsbahn dürfte demnach den Umständen angemessen sein.

Nr. 258. Schiedsgerichtliche Entsch. des Zentral-Amts für den internat. Eisenbahntransport.

Vom 19. Dezember 1902.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. XI. Nr. 4. S. 107, 114—116.)

Internat. Uebereink. Art. 47. Feststellung der ausschliesslichen Haftpflicht der Versandbahn.

1. Mit Bezug auf die Frage, durch welche Tatsache die Zertrümmerung der Spiegel verursacht worden sei, gehen der bahnseitig aufgenommene Befund und die gerichtliche Expertise auseinander. Ersterer erblickt die Schadensursache in der unrichtigen Art des Auflads; die gerichtliche Expertise dagegen erklärt, dass ausschliesslich der mangelhafte Zustand des Güterwagens den Unfall verursacht habe und im ganzen die Kisten beim Auflad gut auf dem Wagen befestigt worden seien. Bei diesem Widerspruch gebührt dem Befund der gerichtlich bestellten Sachverständigen der Vorzug gegenüber dem einseitig durch die verordneten Eisenbahnbeamten erstatteten, und zwar nicht nur aus formellen, sondern insbesondere auch aus sachlichen Gründen.

Es ist also als festgestellt zu betrachten, dass der Schaden objektiv ausschliesslich durch den mangelhaften Zustand des Wagens verursacht worden sei.

2. Ist der Absender censiert, den Mangel gekannt zu haben? In diesem Falle träfe ihn ein Verschulden und würde dieses Verschulden als mitwirkende Ursache zu betrachten sein. Nachdem sich beide Bahnen dahin geeinigt haben, dass dem Absender der ganze Schaden zu ersetzen sei, kann die Frage ohne weiteres verneint werden.

3. Es ist also nur noch zu prüfen, ob der Versandbahn die festgestellte Tatsache der Stellung eines zum Transport ungeeigneten Wagens zum Verschulden gereiche. Die Versandbahn ist, sowohl gegenüber der Partei als auch gegenüber den anderen Gliedern der Transportgemeinschaft, gehalten, jeweilen den Wagen auf seine Eignung für den in Frage stehenden Transport gehörig zu prüfen, und zwar in der Regel nicht nur mittelst äusserlicher Besichtigung. Diese Pflicht zu gehöriger Prüfung darf allerdings nicht zu strenge normiert, und es darf nicht das tatsächlich Unmögliche verlangt werden. Wenn ein Bestandteil des Wagens an einem unsichtbaren Fehler leidet, der sich der Entdeckung auch bei gehöriger Untersuchung entzieht, wenn z. B. im Holz ein verborgener Ast steckt, so wird nicht von einem Verschulden gesprochen werden können, falls dieser Wagen dennoch benützt wird. Und wäre im vorliegenden Falle der Wagen, auf welchem die Spiegel befördert wurden, ein neuer gewesen, wäre ein Stück des

Kastens des neuen Wagens innerlich faul gewesen und der Unfall unter solchen Umständen eingetreten, so hätte es sich fragen können, ob ein Verschulden der Versandbahn anzunehmen sei. Hier liegt aber die Sache anders. Der Wagen war offenbar alt, und das Holz ist offenbar erst nach und nach, während des langen Gebrauchs des Wagens, verfault. Ein alter Wagen bedarf natürlich sorgfältigerer Prüfung als ein neuer.

Es muss also ein Verschulden der Aufgabebahn, bestehend in nicht gehöriger Untersuchung des Wagens, angenommen werden. Allerdings ist dieses Verschulden nur ein leichtes. Das ergibt sich aus der Bescheinigung des Chefs der Betriebswerkstätte Stolberg. Allein gemäss Art. 47 (1), Ziffer 1 I. U. genügt jedes Verschulden zur Anwendung dieser Gesetzesstelle.

4. Demnach hat die Aufgabebahn allein für den Schaden aufzukommen.

Nr. 259. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 20. Dezember 1902.

(Allgem. Tar.-Anz. XXII. Nr. 5. S. 74.)

1. Die gemäss § 71 Betr.-Regl. von der Bahn aufgenommenen Tatbestandsprotokolle sind nur dann beweismachend, wenn die Partei sich mit dem Gutachten einverstanden erklärt hat und wenn gegen das Protokoll keine Bedenken vorliegen; im anderen Falle muss die Bahn die in dem Protokolle enthaltenen Umstände beweisen.

2. Auch im Falle des § 85 Betr.-Regl. kann bei vorliegender Beschädigung des Gutes von der Bahn nur der Ersatz des Schadens verlangt werden, der mit der Beschädigung des Gutes im Zusammenhange steht.

Der Richter hat als erwiesen angenommen, dass die Maschine durch das Heruntergleiten von dem Rollwagen während des Transportes in das Magazin in Rothkosteletz beschädigt wurde. Wenn auch von niemand bestätigt wurde, dass die Maschine in unbeschädigtem Zustande der Bahn übergeben worden ist, so hat doch der Richter mit Rücksicht auf die Aussage der beiden Bahnarbeiter T. und P., dass die Maschine vom Rollwagen herabgeglitten ist, die Ueberzeugung gewonnen, dass die Maschine tatsächlich durch diesen Fall beschädigt wurde, zumal nach Ansicht des J. M., welchen die Bahn als Sachverständigen zur Tatbestandsaufnahme beizog, und des bei Gericht vernommenen Sachverständigen F. K. dieses Herausgleiten der Maschine aus der Kiste und das Herabfallen vom Rollwagen wohl die Ursache der hier vorliegenden Beschädigung der Maschine sein könnte. Dazu kommt noch, dass die schlechte Beschaffenheit der Kiste, falls dieselbe schon bei der Aufgabe gesprungen oder sonst beschädigt gewesen wäre, bei der Aufgabe hätte bemerkt werden müssen, was aber von Seite der Beklagten nicht behauptet wird. Die Höhe des dem Kläger von

der Bahn zu leistenden Ersatzes war gemäss § 83 und 85 Betr.-Regl. zu bemessen, da mit Rücksicht darauf, dass eine Deklaration des Interesses stattgefunden hat, dem Kläger auch der über den § 83 hinausgehende Schadenersatz zu leisten ist. Somit waren nicht bloss der Wert des Gutes zur Zeit der Beschädigung, sondern vielmehr die Beträge, welche die Wiederherstellung des Gutes erforderte, zu ersetzen. Jedoch kamen nur jene Beträge in Betracht, welche aus der von der Bahn zu vertretenden Beschädigung selbst sich ergäben.

Nr. 260. Entsch. des Bayrischen Obersten Landesgerichts.

Vom 22. Dezember 1902.

(Das Recht. Jahrg. VII (1903). Nr. 3. S. 79. Ziff. 325.)

§ 823 B.G.B. Wenn die Gemeinde einen Weg für den öffentlichen Verkehr bestimmt und eingerichtet hat, so ist sie verpflichtet, ihn in zweckentsprechendem Zustande zu unterhalten und die Vorkehrungen zu treffen, die zur Sicherheit des Verkehrs erforderlich sind.

Es trifft hier der gleiche Rechtsgrund zu, aus dem der Hausbesitzer, wenn er einen Verkehr in seinem Hause herstellt, für die Sicherheit des Verkehrs zu sorgen hat (Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen Bd. 33 S. 229; Jur. W. 1898 S. 85 Nr. 63, 1901 S. 143 Nr. 12; Samml. von Entsch. u. s. w. Bd. 13 S. 604, Bd. 17 S. 110). Die Gemeinde kann einen öffentlichen Weg auflassen, aber solange er dem Verkehre dient, muss sie ihn unterhalten, und wenn durch Versäumung dieser Pflicht ein Schaden entsteht, so ist sie ersatzpflichtig. Die Nichtbeachtung dieser öffentlich rechtlichen, den Schutz von Personen bezweckenden Vorschrift verpflichtet zum Schadensersatz. Es kann allerdings nicht verlangt werden, dass stets gegen jede nur denkbare Gefahr Vorkehrungen getroffen werden müssen; es ist darauf zu sehen, was nach vernünftigem Ermessen und nach den örtlichen Verhältnissen erforderlich ist (Jur. W. 1900 S. 164 Nr. 38). Die Gemeinde hat nicht uneingeschränkt für die Entdeckung unbekannter Mängel zu sorgen, sondern sie hat nur mit gehöriger Sorgfalt zu prüfen, ob unbekannte Mängel zu vermuten sind. Wenn bei Glatteis rechtzeitig Sand gestreut wurde, der Sand jedoch von den nachfolgenden Fuhrwerken immer wieder in den Schnee hineingedrückt wurde, so würde das Verlangen, dass die Gemeinde streuen lassen muss, so oft es nötig ist, die Anwendung einer fortgesetzten gesteigerten Aufsicht ganz ungewöhnlicher Art, die kaum durchführbar ist, zur Pflicht machen. Durch Sandstreuen einen Trottoirstreifen herzustellen, ist die Gemeinde nicht verpflichtet, wenn der Weg kein Trottoir hat; es besteht eben für den einzelnen kein subjektives Recht auf eine bestimmte Einrichtung oder einen bestimmten Zustand eines öffentlichen Weges.

Abhandlungen.

13.

Zur neuesten Praxis des österreichischen Haftpflichtrechtes. (Verschulden des Beschädigten — höhere Gewalt — Schmerzensgeld.)

Von Dr. jur. R. Latka in Prag.

War es schon lange ein offenes Geheimnis derjenigen Kreise, welche sich mit der Rechtsprechung in Haftpflichtsachen beruflich zu beschäftigen hatten, dass es Leute gibt, welche Vorkommnisse im Bahnbetriebe, die nicht einmal als Unfälle bezeichnet werden können, geschäftlich auszunützen verstehen, so ist die Überzeugung hiervon durch zwei der jüngsten Zeit angehörende Publikationen in weitere Kreise getragen worden — und zwar durch den Vortrag, den Oberlandesgerichtsrat Dr. R. v. Neumann-Estenreich am 11. Dezember 1901 in der Wiener Juristischen Gesellschaft „über die Bemessung des Schmerzensgeldes" hielt (Jurist. Blätter Nr. 50 ex 1901), und durch den dankenswerten Vortrag des Chefarztes Dr. Grossmann „über die Ersatzansprüche an die Eisenbahnen auf Grund der Haftpflicht- und Unfall-Versicherungsgesetze", gehalten am 19. November 1901 im Klub österr. Eisenbahn-Beamten in Wien (abgedruckt in der Beilage zum Verordnungsblatt f. Eisenb. u. Schiff. Nr. 149 ex 1901). Liegt das Schwergewicht des ersterwähnten Vortrages in der Nachweisung, wie sehr sich im Laufe der Jahre die Bewertung körperlicher Verletzungen bei Bemessung des Schmerzensgeldes zu ungunsten der Bahnen verschoben habe (es ist nicht ohne Bedeutung, dass Exz. Dr. Steinbach in der sich an diesen Vortrag anschliessenden Diskussion für notwendig hielt, zu betonen, ein gebrochener Arm dürfe kein Treffer sein), — so scheint uns im zweiterwähnten Vortrage die Konstatierung die grösste Beachtung zu verdienen, „dass man in ernsten Kreisen offen davon spricht, es werden bei uns Schulen abgehalten, in denen die Leute unterrichtet werden, wie sie die traumatische Neurose zu simulieren haben".

Es hat nun den Anschein, dass man in den massgebenden Kreisen doch zum Bewusstsein gekommen ist, dass die unter den Schlagworten „sozialpolitischer Zug, Recht des Schwächeren" u. s. w. sich bergende Berücksichtigung eines zum mindesten unlauter zu nennenden Vorgehens einzelner geeignet sei, den alten Spruch vom summum jus, summa injuria auch in dieser Richtung zur Geltung zu bringen; neueste Entscheidungen des obersten Gerichtshofes legen den Gedanken nahe, dass diese oberste Stelle den Übertreibungen, wie sie zum Schaden reeller Ansprüche einzelne sich zu Schulden kommen lassen, Einhalt zu gebieten gedenkt. So interessant es wäre, in dieser Hinsicht alle neue Entscheidungen, aus welchen ein Abgehen von bisher zu ungunsten der Bahnen festgehaltenen Grundsätzen durchblickt, Revue passieren zu lassen, so verbietet sich dies hier aus Rücksicht auf den Raum, und nur drei Entscheidungen sollen hier zum Beweise der obigen Behauptung Erwähnung finden.

Zwei von ihnen betreffen die auch in dieser Zeitschrift schon besprochene [1]) Frage, wie sich mit Rücksicht auf das positive österreichische Haftpflichtrecht die Rechtsprechung zu körperlichen Verletzungen von Kindern und ihnen gleichzuhaltenden Unzurechnungsfähigen zu stellen habe. Die in dem bezogenen Aufsatze von Dr. Tilsch zitierte Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 28. November 1899, Z. 13. 339, war von dem Gesichtspunkte ausgegangen, im Falle der Verletzung eines unmündigen Kindes könne sich die Bahn mit Erfolg auf keinen der drei durch das österreichische Haftpflichtgesetz gegebenen Befreiungsgründe berufen. Diese Auffassung hat inzwischen in doppelter Richtung eine Korrektur erfahren. Einmal wurde durch die Entscheidung vom 2. Mai 1901, Z. 3711, Verordnungsblatt f. Eisenb. u. Schiff. Nr. 42 ex 1901, der Standpunkt verlassen, als sei der dritte Befreiungsgrund des Haftpflichtgesetzes, das „Verschulden des Beschädigten", im subjektiven, im Sinne von zurechenbarem Verschulden zu begreifen. In dieser Entscheidung erklärt die höchste Instanz, dass „es für die Entscheidung der Sache vollkommen gleichgültig ist, ob das schuldbare Verhalten des Klägers an sich zu entschuldigen ist oder nicht, zumal objektives Verschulden, d. h. ein für den erlittenen Unfall kausales Verhalten des Beschädigten genügt, um die beklagte Bahn von der Haftpflicht zu befreien". Die aus dieser Begründung für Verletzungsfälle Unzurechnungsfähiger abzuleitende Konsequenz ergibt sich von selbst.

Die obige Entscheidung vom Jahre 1899 hatte aber auch den Haftungsausschliessungsgrund des unabwendbaren Zufalles (vis major — höhere Gewalt) als für Fälle der Verletzung unzurechnungsfähiger Personen nicht anwendbar erkannt. In dieser Beziehung findet sich die Korrektur in der Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vom 28. Jänner 1902 Z. 612, in deren Begründung ausgeführt wird: „Ein $1^1/_2$ Jahre altes Kind, ohne alle Aufsicht gelassen, begibt sich auf die mit dem Schranken abgesperrten Schienen knapp vor dem anfahrenden Eisenbahnzuge und wird überfahren und körperlich schwer verletzt. Der Zug fährt nicht schneller, als er fahren sollte, es geschah alles, um den Zug vor dem Kinde aufzuhalten, und nur diesem Vorgehen ist es zuzuschreiben, dass das Kind nicht getötet, sondern nur seitwärts geworfen und schwer verletzt wurde. Die Bahnunternehmung bezw. ihre Bediensteten konnten nicht voraussehen, dass ein gänzlich unbewachtes Kind kurz vor Ankunft des Zuges sich auf die Schienen setzen werde, für die Unternehmung war die Ereignung ein unabwendbarer Zufall. Allerdings könnte eingewendet werden, dass wegen der Möglichkeit, dass Wahn- oder Blödsinnige oder Kinder trotz der Schranken auf die Bahngeleise gelangen können, die ganze Bahnstrecke besser gewahrt, etwa durch Mauern oder Einzäunungen rechts und links abgeschlossen werden sollte, allein vorerst wäre es fraglich, ob Mauern oder andere Einzäunungen für Wahn- oder Blödsinnige oder Kinder wirklich ein nicht zu bewältigendes Hindernis bilden würden; ausserdem ist zu erwägen, dass derartige, gewiss

[1]) Tilsch, Bd. XVIII S. 284 ff., S. 378 ff.; vergl. auch meinen Aufsatz „Die Haftung der Eisenbahnen bei Tötung und körperlicher Verletzung von Unzurechnungsfähigen", Zeitung des Ver. Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 38. vom J. 1902.

äusserst kostspielige, ausserordentliche Massregeln durch die Gesetze den Bahnverwaltungen nicht auferlegt sind, im Gegenteile die Vorschriften sich mit geringeren, gewöhnlichen Sicherungen begnügen; weiter soll nicht unerwähnt bleiben, dass bei dem gesteigerten Verkehre der Jetztzeit durch Dampf und Elektrizität nicht nur auf Seite der Bahnunternehmungen, sondern auch auf Seite der Bevölkerung eine den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen entsprechende grössere Vorsicht, hier insbesondere auf Seite der Eltern und anderen Aufsichtspersonen die Erfüllung ihrer gesetzlichen Aufsichtspflicht, gefordert werden kann. Endlich ist hier noch das Gesetz vom 31. Dezember 1894, Nr. 2 R. G. Bl. ex 1895, über Bahnen niederer Ordnung zu berufen. Dieses Gesetz gestattet Umgang zu nehmen von den sonst angeordneten Sicherheitsvorkehrungen, so dass es bei denselben Wächter und Schranken nicht gibt, das zitierte Gesetz gestattet im Art. XXII „die tunlichste Erleichterung und Verwohlfeilung des Baues und der Betriebseinrichtungen". Soll dieses spätere Gesetz mit dem früheren vom 5. März 1869, Nr. 27 R. G. Bl., in Einklang gebracht werden, so kann die Anordnung des § 2 des letzteren, betreffend den „unabwendbaren Zufall", nicht in die äussersten Konsequenzen der Abwendbarkeit aller möglichen Zufälle geführt werden, wodurch ja „Kleinbahnen", Tramwaylinien mit Dampf- oder elektrischem Betriebe trotz gesetzlicher Gestattung geradezu unmöglich wären. Alle diese Erwägungen führen dahin, den „unabwendbaren Zufall" des zitierten § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869 in der dem Leben, dem gewöhnlichen Betriebe der Bahnen entsprechenden Auslegung aufzufassen und nicht wegen der Nachlässigkeit der Eltern oder Kuratoren ausserordentliche Vorkehrungen von den Bahnunternehmungen zu verlangen, bezw. denselben wegen Unterlassung ausserordentlicher Vorkehrungen Ersatzleistungen aufzutragen". Einer andern Materie gehört die dritte Entscheidung an, die wir hier in diesem Zusammenhang erwähnen wollen. Unterm 9. Juli 1902, Z. 7. 498, Verordnungsblatt f. Eisenb. und Schiff. Nr. 7 ex 1903, hat der Oberste Gerichtshof in Betreff eines Anspruches auf Schmerzensgeld erkannt, dass nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 1325 a. b. G. B. ein solches nur bei Verletzungen an dem Körper gefordert werden könne. Da der Kläger festgestelltermassen bei dem Eisenbahnunfalle aber körperlich nicht verletzt worden sei, weiters die bei ihm konstatierten Leiden auf seine anderweitige Erkrankung zurückzuführen seien, und endlich die durch den Eisenbahnunfall hervorgerufenen, aus seiner anderweitigen Erkrankung resultierenden Beschwerden, weil unter den Begriff körperliche Verletzung nicht subsumierbar, den Anspruch auf ein Schmerzensgeld nicht zu begründen vermögen, sei dieser Anspruch zur Gänze abzuweisen. — Das Gericht erster Instanz hatte als erwiesen angenommen, dass der Kläger infolge des heftigen Schreckens über den Eisenbahnunfall eine Gemütserschütterung erlitten habe, als deren Folge eine jedoch nur sehr leichte Neurose aufgetreten sei; von eigentlichen Schmerzen könne nicht gesprochen werden, es seien vielmehr nur sogenannte psychische Qualen, von denen beim Kläger die Rede sein könne. Aus diesen Erwägungen hatte die erste Instanz statt der geforderten 15000 K. einen Betrag von 2000 K. als Schmerzensgeld für an-

gemessen erkannt. Der Gerichtshof zweiter Instanz erachtete den zugesprochenen Betrag für vollkommen angemessen, da, wenn Kläger auch äussere Verletzungen nicht erlitten habe, doch auf den qualvollen psychischen Zustand, in welchem er sich befunden habe, gebührend Rücksicht zu nehmen sei.

Die beiden unteren Instanzen hatten sich also von der als herrschend zu bezeichnenden Anschauung leiten lassen, welche in den Worten des § 1325 a. b. G. B. „. . . an seinem Körper verletzt," kein Hindernis findet, auch eine Störung des seelischen Zustandes eines Menschen, die nicht die Folge einer äusseren, somatischen Einwirkung ist, als körperliche Verletzung anzusehen (vergl. z. B. O. G. H. 20. IX. 1887, Röll 22 ex 1887, wo ein aus einem erlittenen heftigen Schrecken abgeleiteter Ersatzanspruch anerkannt wurde, O.G.H. 10. VI. 1900, Röll 46 ex 1900, wo eine infolge des ausgestandenen Schreckens eingetretene traumatische Neurose als Begründung eines hohen Schmerzensgeldanspruches anerkannt wurde — die äusseren Verletzungen fielen im letzteren Falle nicht ins Gewicht —; ferner Krasnopolski, Staatswörterbuch I S. 361 ff.: „Körperliche Verletzung ist Schädigung der physischen oder geistigen Integrität, mag diese durch unmittelbare physische oder somatische Einwirkung durch einen, durch die eingetretene oder drohende Ereignung hervorgerufenen heftigen Gemüts-Affekt (Schrecken) herbeigeführt sein", u. s. w.). Nun wird es gewiss zum mindesten als kontrovers bezeichnet werden können, ob eine solche Einwirkung auf einen Menschen, welche in dessen psychischer Verfassung eine Störung hervorruft, nicht doch unbedenklich als körperliche Verletzung angesehen werden kann. Wir glauben auch nicht darin die Bedeutung der dritterwähnten Entscheidung erblicken zu sollen, welche, lediglich von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, immerhin als engherziges Festhalten an der Wortinterpretation bezeichnet werden könnte. Aber es ist soweit gekommen, dass man den unter dem Schilde „traumatische Neurose" auftretenden angeblichen Verletzungen ein durch die Erfahrung gerechtfertigtes Misstrauen entgegenbringt, und deshalb, weil die hier zuletzt besprochene Entscheidung von der Reserve Zeugnis ablegt, die der Oberste Gerichtshof gegenüber dieser Krankheit, „auf deren Vorkommen die medizinische Wissenschaft überhaupt erst durch die Wirksamkeit der Haftpflichtgesetze aufmerksam wurde" (Grossmann a. a. O.), an den Tag zu legen beginnt, deshalb glaubten wir sie hier hervorheben zu sollen. Und sollte jemand der Anschauung sein, dass eine Praxis, welche offenbaren Auswüchsen des Haftpflichtrechtes entgegentreten will (wohlgemerkt: offenbaren Auswüchsen, denn der Zurückweisung berechtigter Ansprüche soll hier nicht das Wort geredet werden), als nicht zu billigender Rückschritt anzusehen ist, dann möchten wir auf das treffende Wort hinweisen, das wir neulich einmal gelesen haben: „In der letzten Auflösung fährt auch das Publikum nicht wegen des Interesses der Eisenbahnen, sondern im eigenen Interesse. Das Monopol der Personenbeförderung ist bereits vielfach durchbrochen" [1]).

[1]) Horsetzky, Zur Kasuistik des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, Grünhuts Zeitschrift, Band XXX, 1. Heft, S. 185 ff.

14.

Erlischt auch bei frankierten Sendungen durch die Annahme des Gutes jeder Anspruch aus dem Frachtvertrage?

Von **Dr. Max Reindl,**
Direktionsassessor bei der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen in München.

Art. 408 Abs. 1 des alten Handelsgesetzbuches hatte die Bestimmung getroffen: „Durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer".

Diese Bestimmung ist in der Literatur und in der Rechtsprechung überwiegend dahin ausgelegt worden, dass zu ihrer Anwendung die Bezahlung der Fracht und die Annahme des Gutes kumulativ zusammentreffen müssen und dass daher die Vorausbezahlung der Fracht (die Frankierung) mit der nach beendigtem Transporte erfolgten Annahme des Gutes die erwähnte Liberierung des Frachtführers nicht habe [1]. Zur Begründung dieser Ansicht hat man sich sowohl auf den Wortlaut des Art. 408 Abs. 1 — Annahme **und** Bezahlung — als auf den der Bestimmung des Art. 408 zu Grunde liegenden gesetzgeberischen Gedanken — tatsächliche **Billigung** des ausgeführten Transportes, die nur in einer nach beendigtem Transporte erfolgten Zahlung liegen könne, — berufen.

In etwas anderer Form bringen nun diese Vorschrift des Art. 408 Abs. 1 des alten H.G.B. der Art. 44 Abs. 1 des Internationalen Uebereinkommens und der § 438 Abs. 1 des neuen deutschen Handelsgesetzbuchs, sowie der § 90 Abs. 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 [2] durch die Worte zum Ausdruck: „Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen den Frachtführer (die Eisenbahn) aus dem Frachtvertrage erloschen".

Es fragt sich nun, ob auch bei dieser veränderten Fassung bezüglich der Frankatursendungen die gleiche Auslegung, wie sie auf Grund des Art. 408 Abs. 1 des alten H.G.B. fast einstimmig vertreten wurde, noch zutreffe und demnach das fragliche Präjudiz auch jetzt noch auf Frankatursendungen nicht anwendbar sei.

Für das **internationale** Recht wird diese Frage in Theorie und Praxis häufig **verneint** [3], da der Wortlaut des § 44 Abs. 1 des Intern. Ueb.

---

[1]) **Hahn**, Komm. z. H.G.B. II S. 668; **Puchelt**, H.G.B. II S. 515; **Staub**, Komm. z. H.G.B. 5. Aufl. Anm. zu Art. 408; **Eger**, Komm. z. Verk.-Ordn. 1 Aufl. S. 497; R.O.H.G. Bd. 13 S. 415, R.G. Eisenb. Entsch. Bd. VI S. 449, VII S. 350, O.L.G. Darmstadt bei Eger, Entsch. Bd. XII S. 215; dagegen: **Wehrmann**, Frachtgeschäft S. 210.

[2]) Ebenso auch schon der § 90 Abs. 1 der früheren Verk.-Ordn. v. 15. Nov. 1892.

[3]) Für die **Bejahung** haben sich ausgesprochen: **Eger**, Int. Uebereink. 2. Aufl. S. 564; **Picard**, traité des chem. de fer. IV S. 830; **Bedarride**, droit comm. de chem. de fer. 3. cel. II S. 299; **Gasca**, cod. ferrov. III S. 292; **Asser**, Int. Goederen-vervoer S. 291; **Graf**, Allg. Tarif-Anz. XXI Nr. 39; **Biberfeld**, Sped.- u. Schiff.-Ztg. XI Nr. 7; Für die **Verneinung**: **Gerstner**, Int. Ueb. S. 396 u. „Der neueste Stand" S. 122;

Ueb. schlechthin nur Zahlung der Fracht erfordere, diese Zahlung aber gemäss Art. 12 Abs. 1 des Uebereinkommens sowohl durch den Absender bei der Aufgabe als durch den Empfänger bei der Ablieferung geschehen könne und es daher mangels einer anderweitigen ausdrücklichen Vorschrift in Art. 44 gleichgültig sei, welche Art der Zahlung gewählt wurde, und da ferner auch die Absicht des Gesetzgebers nicht auf die Notwendigkeit einer Zahlung der Fracht durch den Empfänger hinweise.

Für das neue deutsche Recht dagegen wird in der Literatur — die Rechtsprechung hat seit Erlassung des neuen H.G.B. zu einer Entscheidung über die Frage noch keinen Anlass gehabt — trotz der veränderten Fassung die auf Grund des Art. 408 des alten H.G.B. getroffene Auslegung aus den für die letztere vorgebrachten Gründen immer noch aufrecht erhalten und die Anwendung des § 438 Abs. 1 des neuen H.G.B. sowie des § 90 Abs. 1 der Verk.-Ordn. auf Frankosendungen daher verneint [1]).

Welche Auslegung ist nun die richtige?

Bei der Entscheidung dieser Frage wird vorweg davon auszugehen sein, dass die Auslegung für das internationale und das deutsche Recht nunmehr ohne Zweifel die gleiche sein muss, da der Wortlaut der betreffenden Bestimmungen in beiden Rechten sich vollkommen deckt, der ihnen zu Grunde liegende gesetzgeberische Gedanke genau derselbe ist und da auch aus der Denkschrift zum Entwurf eines neuen Handelsgesetzbuches geschlossen werden kann, dass eine Uebereinstimmung der deutschen Vorschriften mit denen des internationalen Uebereinkommens in jeder Richtung beabsichtigt gewesen ist [2]). Die Entscheidung selbst aber wird m. E. dahin zu treffen sein, dass § 438 Abs. 1 des neuen H.G.B. und § 90 Abs. 1 V.O. auch auf Frankosendungen Anwendung zu finden haben.

Es ergiebt sich dies sowohl aus dem Wortlaute des Art. 44 des Int. Ueb. und des § 438 H.G.B. bezw. des § 90 der Verk.-Ordn. sowie aus dem gesetzgeberischen Gedanken, der diesen Bestimmungen zu Grunde liegt.

Was zunächst den Wortlaut anlangt, so verlangt derselbe nur, dass

---

Rosenthal, Int. Ueb. S. 249; Schwab, Int. Ueb. S. 332; Reindl in der Ztg. des V.D.E.V. 1897 S. 101; Hilscher, Das österr.-ungur. u. das internat. Eisenbahntransportrecht S. 219; Rinaldini, Komm. zum österr. Betr.-Regl. S. 398. Gutachten des Zentralamts in der Zeitschr. f. d. int. Eisenbahntransport VIII S. 52; Obergericht Schaffhausen ebenda IX S. 111.

[1]) Staub, H.G.B. 7. Aufl. Anm. 5c zu S. 438; Eger, Komm. z. V.O. 2. Aufl. S. 565; Hertzer, Handkomm. z. V.O. S. 153, dessen Ausführung allerdings nicht recht klar ist; dagegen Cosack, Handelsrecht S. 445.

[2]) Die Denkschrift S. 264 bemerkt nämlich: „Im § 412 des Entwurfes (jetzt § 438) ist der Grundsatz des bisherigen Art. 408 des H.G.B., der für den Eisenbahnverkehr schon mit Rücksicht auf die entsprechende Bestimmung des Art. 44 Abs. 1 des Berner Vertrages nicht aufgegeben werden kann, beibehalten". Es ist hierbei auf die zwischen der Auslegung des Art. 408 des alten H.G.B. und des Art. 44 Abs. 1 des I.Ueb. bestehende Differenz zwar nicht Rücksicht genommen, aber die Thatsache, dass die Fassung des § 438 der des Art. 44 angepasst und dass mit Rücksicht auf letzteren Artikel das Prinzip des früheren Art. 408 beibehalten wurde, lässt schliessen, dass eine Uebereinstimmung beider Rechte beabsichtigt war.

die Fracht bezahlt und dass das Gut angenommen worden ist; von wem die Fracht bezahlt wurde, ob in Gemässheit des Art. 12 des Int. Ueb. und des § 61 der Verk.-Ordn. vom Absender oder aber nach Beendigung des Transportes vom Empfänger, ist nach dem Wortlaute vollkommen gleichgültig. Das Gesetz fordert also nur, dass auf beiden Seiten die jedem der Kontrahenten auf Grund des Frachtvertrages obliegenden Leistungen, nämlich Zahlung des Transportpreises auf der einen Seite und Ablieferung des Gutes auf der anderen Seite, erfüllt sind, um den Eintritt des Präjudizes zu ermöglichen; dass diese Leistungen zu gleicher Zeit, Zug um Zug, erfolgt sein müssen, wie man nach der Fassung des Art. 408 a. H.G.B. wenigstens mit einiger Berechtigung aus den Worten: „Durch Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht" schliessen konnte, ist aus dem jetzigen Wortlaute gewiss nicht zu entnehmen. Bezahlung der Fracht auf der einen Seite und Annahme des Gutes auf der anderen Seite, auf welche beide Tatsachen ohne zeitliche Beziehung es nach dem jetzigen Wortlaute allein ankommt, liegen aber ebenso gut vor, wenn die Zahlung vom Absender schon bei der Aufgabe erfolgt ist und das Gut dann vom Adressaten angenommen wurde, als wenn beide Rechtshandlungen vom Empfänger allein vorgenommen wurden. Wenn nun aber der Wortlaut einer Gesetzesbestimmung klar und deutlich ist und insbesondere auch zu einer mit den Grundsätzen vernünftiger Rechtsanschauung nicht im Widerspruche stehenden Auslegung führt, hat er in erster Linie zu entscheiden; quum in verbis nulla est ambiguitas, non debet admitti voluntatis quaestio.

Wenn man sodann aber auch auf den gesetzgeberischen Gedanken, der den hier in Frage stehenden Bestimmungen zu Grunde liegt, zurückgreift, wird man m. E. finden, dass auch dieser auf die Richtigkeit der soeben aus dem Wortlaute gewonnenen Interpretation hinweist.

Dieser gesetzgeberische Gedanke geht ohne Zweifel dahin, dass mit der Bezahlung der Fracht an die Eisenbahn und mit der Ablieferung des Gutes an den Empfänger die beiden Vertragsteilen auf Grund des Frachtvertrags obliegende Leistung erfüllt sei und damit das Frachtgeschäft als vollständig abgewickelt zu gelten habe, dass daher der Frachtführer und speziell der Eisenbahnfrachtführer, der im Hinblick auf die ungeheure Menge der von ihm ausgeführten Transporte und der Schwierigkeit und Umständlichkeit nachträglicher Schadensfeststellungen ein grosses Interesse daran hat, dass das von ihm ausgeführte Transportgeschäft sofort zur definitiven Erledigung kommt, gegen jeden Anspruch aus dem Transporte regelmässig schon dann geschützt sein solle, wenn eine tatsächliche Billigung des ausgeführten Transportes stattgefunden hat [1]). Warum nun eine solche tatsächliche Billigung des aus-

[1]) S. auch R.O.H.G. Bd. 13 S. 415, Staub, 7. Aufl. S. 1536 lit. a. Wenn hiegegen Graf im Allg. Tarif-Anzeiger 1902 Nr. 39 S. 601 bemerkt, dass der Empfänger sich wohl stets einer derartigen Billigungsabsicht nicht bewusst sei, so ist darauf zu erwidern, dass im Verkehrsleben von Jedermann erwartet werden darf und muss, dass er etwaige Mängel, die sich bei der Erfüllung des Vertrages zeigen, auch beanstande

geführten Transportes in der vorbehaltlosen Annahme des Gutes nur dann solle gefunden werden können, wenn der Empfänger zugleich mit der Annahme des Gutes die Fracht bezahlt hat, nicht aber auch dann, wenn die Fracht schon vorher vom Absender gezahlt und diese Zahlung vom Empfänger durch Annahme des Frachtbriefes und des Gutes gebilligt wurde, ist schwer einzusehen und ebensowenig ist erfindlich, warum der Empfänger einer frankierten Sendung günstiger gestellt sein solle, als der Empfänger einer unfrankierten Sendung. Wer eine frankierte Sendung vorbehaltlos annimmt, gibt dadurch doch in gleichem Masse zu erkennen, dass er die Ausführung des Transportes billige, wie derjenige, der eine nicht frankierte Sendung unter Bezahlung der Fracht ohne Beanstandung annimmt, und der Frachtführer, der eine frankierte Sendung befördert, hat das gleiche Interesse an der sofortigen definitiven Erledigung des Transportgeschäftes und an der Befreiung von nachträglichen Ansprüchen wie der Frachtführer einer ohne Vorausbezahlung der Fracht aufgegebenen Sendung [1]).

Man hat nun hiegegen geltend gemacht [2]), dass die Beschädigung eines Gutes oder die unvollständige oder verspätete Ablieferung desselben keinen Grund zur Verweigerung der Annahme bilde, sondern nur Schadensersatzansprüche begründe und dass daher, wenn auch bei Frankosendungen das hier in Frage stehende Präjudiz gelten würde, der Empfänger in die Alternative versetzt würde, entweder das Gut anzunehmen, und hierdurch, da ein bei der Annahme gemachter einseitiger Vorbehalt nichts nütze, sich selbst und dem Absender jeden Anspruch gegen den Frachtführer wegen Beschädigung, unvollständiger oder verspäteter Ablieferung abzuschneiden, oder aber die Annahme zu verweigern und sich hierdurch häufig noch grösseren Nachteilen auszusetzen.

Dieser Einwand erscheint aber bei näherer Betrachtung der Sachlage nicht begründet.

Denn einerseits wäre in die gleiche Alternative auch der Empfänger

---

oder feststellen lasse, und dass Schweigen als Billigung angesehen werden muss. Vergl. z. B. auch § 377 Abs. 2 H.G.B. bezüglich des Kaufs.

[1]) Graf im Allg. Tarif-Anzeiger a. a. O. findet, dass für die Entscheidung der vorwürfigen Frage massgebend sei, ob das Erlöschen der Ansprüche in Art. 44 A. 1 I. Ueb. (§ 90 Abs. 1 V.O.) an das Vorliegen bestimmter Tatsachen oder an die Setzung gewisser Handlungen geknüpft werden wollte. In letzterem Falle könnten füglich nur Handlungen des Empfängers, also auch nur die durch den Empfänger erfolgende Zahlung der Fracht gemeint sein. Hiefür spreche auch der französische Text des Art. 44 Abs. 1, der diesbezüglich an Art. 105 des code de commerce anknüpfe, der seinerseits stets in der Rechtsprechung tatsächlich dahin aufgefasst wurde, dass Frankierung nicht genüge. Ich vermag aber keinen stichhaltigen Grund dafür einzusehen, warum selbst dann, wenn man die Setzung gewisser Handlungen als Voraussetzung für das Erlöschen der Ansprüche ansieht, diese Handlungen nur vom Empfänger sollten vorgenommen werden können und warum nicht die eine Handlung vom Absender, die andere vom Empfänger sollte betätigt werden können; der französische Text — le paiement du prix de transport . . . et la réception de la marchandise — nötigt m. E. ebensowenig als der deutsche Text zu der von Graf vertretenen Meinung.

[2]) R.O.H.G. Bd. 13 S. 414.

einer unfrankierten Sendung versetzt, da er ohne gleichzeitige — bei Gütern, die nicht von der Eisenbahn zuzuführen sind, nach § 68 Abs. 7 V.O. sogar ohne vorherige — Bezahlung der Fracht das Gut von der Eisenbahn nicht ausgefolgt erhält[1]) und daher ebenfalls entweder genötigt wäre, das beschädigte, unvollständig oder verspätet abgelieferte Gut unter Bezahlung der Fracht anzunehmen und hierdurch sich selbst und dem Absender jeden Anspruch abzuschneiden oder die Annahme zu verweigern und sich den hiermit verbundenen häufig noch grösseren Nachteilen auszusetzen; andererseits aber trifft diese Erwägung tatsächlich überhaupt nicht zu, da ja der Adressat, gleichviel ob ihm das Gut mit oder ohne Belastung, also unfrankiert oder frankiert, zur Verfügung gestellt wird, die Annahme des Frachtbriefes und des Gutes oder, nach Annahme des mit oder ohne Bestätigung über die Frachtzahlung versehenen Frachtbriefes, die Abnahme des Gutes solange verweigern kann, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben wird[2]), da ferner auch trotz der Annahme des frankierten oder unfrankierten Gutes wegen verspäteter Ablieferung noch binnen 14 Tagen nach der Abnahme Entschädigungsansprüche geltend gemacht werden können[3]), und da endlich wegen der bei der Abnahme äusserlich nicht erkennbar gewesenen Mängel sowohl bei frankiertem als bei unfrankiertem Gute noch nachträglich unter den in § 438 Abs. 3 und § 464 Abs. 1 H.G.B., § 90 Abs. 2 Ziff. 4 V.O. und Art. 44 Abs. 2 Ziff. 4 I. Ueb. vorgesehenen Voraussetzungen Ansprüche gegen den Frachtführer geltend gemacht werden können.

Auch der weiter zu Gunsten der hier bekämpften Ansicht vorgebrachte Umstand, dass das in Rede stehende Präjudiz auf dem Gedanken beruhe, der sorgfältige Kaufmann sei, bevor er die Fracht bezahlt, sich zu vergewissern verpflichtet, ob der Frachtvertrag von Seiten des Frachtführers auch richtig ausgeführt worden ist, insbesondere ob das Gut rechtzeitig abgeliefert wurde und durch den Transport nicht gelitten hat[4]), kann nichts gegen die hier vertretene Auffassung beweisen. Dieser Einwand würde nur dann zutreffend sein, wenn der Adressat das Gut auch dann, wenn er nicht gleichzeitig auch die Fracht bezahlt, ausgefolgt erhielte und so noch vor Entrichtung der Fracht in der Lage wäre, sich zu vergewissern, ob der Transport richtig und ordnungsgemäss ausgeführt sei, und verneinenden Falles dann die Bezahlung der Fracht zu verweigern. Nun wird aber das Gut ohne gleichzeitige, in gewissen Fällen — § 68 Abs. 7 V.O. — sogar ohne vorherige Entrichtung der Fracht dem Adressaten überhaupt nicht ausgehändigt, sodass er also, bevor er die Fracht nicht entrichtet hat, gar nicht in der Lage ist, zu prüfen, ob die Ausführung des Transportes ordnungsgemäss vor sich gegangen ist,

[1]) § 435 H.G.B., §§ 66 u. 68 Abs. 7 V.O., Art. 16 I. Ueb. u. R.O.H.G. Bd. 14 S. 272, Eger, I. Ueb. 2. Aufl. S. 289 u. V.O. 2. Aufl. S. 394 u. Gerstner, I. Ueb. S. 270 sowie Rosenthal S. 150, 165.

[2]) § 438 Abs. 2 H.G.B., § 90 Abs. 3 V.O., Art. 44 Abs. 3 I. Ueb., Eger, V.O. 2. Aufl. S. 571, Gerstner, I. Ueb. S. 404, 405, Rosenthal S. 254, Eger, I. Ueb. 2. Aufl. S. 570.

[3]) § 90 Abs. 2 Ziff. 2 V.O., Art. 44 Abs. 2 Ziff. 2 I. Ueb.

[4]) So: R.G. Bd. 25 S. 22.

diese Prüfung vielmehr erst bei der Abnahme des Gutes selbst vornehmen kann. Es ist daher kein stichhaltiger und innerlich berechtigter Grund einzusehen, warum die gleiche Verpflichtung nicht ebenso auch dem Empfänger eines frankierten Gutes obliegen solle und warum der vorsichtige Kaufmann zwar dann, wenn er selbst vor oder gleichzeitig mit der Annahme auch die Fracht bezahlt, nicht aber auch dann, wenn diese Fracht bei der Annahme für ihn bereits von einem Anderen, dem Absender, bezahlt ist, verpflichtet sein soll, sich über die richtige und ordnungsmässige Ausführung des Transportes zu vergewissern.

Die als Billigung des Transportes aufzufassende Handlung des Empfängers kann daher nicht in der Zahlung der Fracht, die ja auch bei unfrankiertem Gute immer eine notwendige Voraussetzung für die Annahme ist und die spätestens mit dem Momente der Annahme zu erfolgen hat, sondern nur in der vorbehaltlosen [1]) Annahme des Gutes gefunden werden. Wenn sodann neben dieser als Billigung aufzufassenden Annahme des Gutes noch als weiteres Erfordernis für den Eintritt des in Rede stehenden Präjudizes verlangt wird, dass auch die Fracht bereinigt ist, so hat dies seinen Grund einmal darin, dass, wie das Obergericht Schaffhausen [2]) zutreffend bemerkt, die Zahlung der Frachtgebühren die Vorbedingung für die Annahme des Gutes ist, demnach unter normalen Verhältnissen eine Annahme des Gutes ohne eine vom Absender bereits bei der Aufgabe oder vom Adressaten gleichzeitig mit der Annahme betätigte Zahlung der Fracht nicht möglich ist, sodann aber auch darin, dass es den Grundsätzen der Billigkeit und der rechtlichen Gleichstellung der Vertragsparteien nicht entsprechen würde, wenn in Fällen, in welchen ausnahmsweise das Gut ohne Bezahlung der Fracht abgeliefert wurde, der Frachtvertrag also nicht auf beiden Seiten seine definitive Erfüllung erlangt hat, dem Frachtführer die nachträgliche Geltendmachung seines Anspruchs auf Entrichtung der Fracht gestattet würde, dem Empfänger aber gegen diese Forderung die Geltendmachung einer Gegenforderung wegen nicht ordnungsmässiger Ausführung des Transportes versagt würde.

Wenn schliesslich in dem Urteile des Reichsoberhandelsgerichts (Bd. 13 S. 415) noch darauf hingewiesen wird, dass aus den Verhandlungen der Nürnberger Konferenzen sich ergebe, dass man bei der Beratung des Handelsgesetzbuches von der Anschauung ausgegangen sei, dass zur Anwendung des Art. 408 Abs. 1 des alten H.G.B. eine nach beendigtem Transporte erfolgte Zahlung der Fracht erfordert werde, so kann dieser Hinweis bei der veränderten Gesetzgebung und insbesondere bei dem Umstande, dass bei den Verhandlungen zu Art. 44 des I. Ueb. eine derartige Anschauung nicht zum Ausdrucke gekommen ist und dass nach der Denkschrift zum neuen H.G.B. einheitliches Recht für den deutschen und den internationalen Transport geschaffen werden wollte [3]), nicht weiter ausschlaggebend sein.

[1]) Einseitiger Vorbehalt genügt nicht, § 90 Abs. 3 Satz 2 V.O., Art. 44, Abs. 3 I. Ueb.

[2]) Zeitschr. f. d. int. Eisenbahntransport IX S. 111.

[3]) S. hierüber oben S. 2 Anm. 2.

15.

Sind die §§ 254 und 846 B.G.B. auf die Haftpflicht der Eisenbahnen und der Post wegen Beschädigung von Reisenden nicht anwendbar?

Von **Dr. jur. Alfred von Weinrich** in Karlsruhe i. B.

Nach der herrschenden Meinung [1]) würden diese Bestimmungen auf das Haftpflichtgesetz (H.G.) keine Anwendung finden. Ein in der Kommission der II. Lesung zu Art. 42 Einf.-Ges. zum B.G.B. gestellter Antrag, dem nunmehrigen § 3 H.G. Abs. 2 die Bestimmung hinzuzufügen: „Die Vorschrift des § 249 (nun § 254) B.G.B. findet Anwendung“, da diese Bestimmung bei den Ansprüchen des Verletzten sich von selbst verstehe, wurde abgelehnt mit der Begründung, dass die Rechtsprechung bisher davon ausgegangen sei, dass hinsichtlich des Einflusses eines mitwirkenden Verschuldens des Verletzten (wovon § 254 B.G.B. handelt) nicht die allgemeinen Grundsätze des bürgerlichen Rechts zu Grunde zu legen seien, dass vielmehr selbständig zu prüfen sei, ob durch das konkurrierende Verschulden des Verletzten der Kausalnexus zwischen dem Unfall und der Verletzung gestört werde, und dass es demnach nach § 2 H.G. nicht auf ein Verschulden ankommen solle, welchem ein Arbeiter in einem Betriebe deshalb begegne, weil er durch das tägliche Umgehen mit der Gefahr gegen diese abgestumpft ist, dass man endlich bei diesen sachlich angemessenen Grundsätzen werde verbleiben müssen [2]). Nach der konstanten Rechtsprechung des Reichsgerichts kam es nach dem bisherigen Rechte darauf an, welches Verschulden (des Angestellten oder des Verletzten) für die Herbeiführung des Unfalls als das vorwiegende [3]) erscheint. Dieser Ansicht habe ich mich, gestützt auf die herrschende Meinung in meinem Buche [4]) und für die Post in einem in dieser Zeitschrift veröffentlichten Aufsatze, für die Haftpflicht der Post wegen Beschädigung von Reisenden [5]) angeschlossen.

Ein nochmaliges Ueberdenken der Frage hat mich jedoch zu der Erkenntnis geführt, dass die vorstehende Auffassung unrichtig ist. Die Materialien zu einem Gesetze können für dessen Interpretation nicht nur dann nicht verwertet werden, wenn sie mit dem Wortlaut desselben, sondern auch wenn sie mit der ratio legis in Widerspruch stehen. Letzteres ist hier der Fall. Ueber die Frage des konkurrierenden Verschuldens enthält das H.G. weder in seiner früheren, noch in seiner heutigen Fassung irgend welche Bestimmungen. Nun

---

[1]) Aron in dieser Zeitschr. XIV 190; v. Rutz in den Blättern für Rechtsanwendung LXIV 91 und 92; Mugdan, Materialien I 129 und 130; Eger, Das Reichshaftpflichtgesetz, Hannover 1900 (5. Aufl.), S. 161; Reindl, Das Reichshaftpflichtgesetz, München 1901, S. 81.

[2]) Reindl a. a. O.

[3]) Vgl. die bei Eger a. a. O. S. 162 ff. angeführten Urteile.

[4]) Die Haftpflicht wegen Körperverletzung und Tötung eines Menschen, Berlin 1902, S. 151 und 158.

[5]) Die Haftpflicht der Post für Beschädigung von Reisenden, verglichen mit der Eisenbahnhaftpflicht nach deutschem Reichsrecht, Bd. XIX S. 160 ff., insbes 167.

musste aber nach Erlass des H.G., um bei den im Deutschen Reiche bestehenden verschiedenen Rechtsnormen bezüglich des konkurrierenden Verschuldens die einheitliche Anwendung des H.G. in dieser Frage zu ermöglichen, ein einheitliches Recht geschaffen werden. Nachdem das H.G. sich über diesen Punkt ausgeschwiegen, war es Sache der Rechtsprechung, ergänzend durch Schaffung eines Gewohnheitsrechts einzugreifen. Das R.G. hat nun im Anschluss an die Praxis des französischen Rechts [1]) bei konkurrierendem Verschulden für die Haftpflicht bezw. Befreiung von dieser das vorwiegende Verschulden des einen oder anderen Teils als ausschlaggebend angenommen (s. oben). Dieses Gewohnheitsrecht erhielt in § 254 B.G.B. seine gesetzliche Sanktion. Dieser Paragraph enthält aber bezüglich des gegenseitigen Verschuldens noch weitere Bestimmungen, indem auch noch der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon abhängig gemacht wurde, inwieweit der Schaden vorwiegend [2]) von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist. § 254 Abs. 2 legt — soweit die Haftpflicht in Betracht kommt [3]) — dem Beschädigten die Verpflichtung auf, den Schaden abzuwenden oder zu mindern. § 846 B.G.B. dehnt den § 254 B.G.B. auf Dritte aus. Ferner finden diese beiden Paragraphen auch auf Fälle Anwendung, wo ohne Verschulden gehaftet wird, so z. B. beim Tierhalter § 833 B.G.B. Die §§ 254 und 846 B.G.B. stellen über das Verhältnis des Verschuldens des Beschädigten zur Haftpflicht einheitliche Rechtsgrundsätze auf und fällt damit der Grund des vorgedachten Gewohnheitsrechtes fort. Es finden also die §§ 254 und 846 B.G.B. für die Haftpflicht der Eisenbahnen und § 254 B.G.B. für die Haftpflicht der Post wegen Beschädigungen von Reisenden Anwendung, § 846 dagegen in diesem Falle nicht, weil Dritten hier kein Ersatzanspruch zusteht.

Anders dagegen liegt die Sache bei Anwendbarkeit der §§ 845 und 846 B.G.B. auf die vorerwähnte Haftpflicht. Die §§ 3 und 3a H.G. bestimmen im einzelnen, was im Falle der Tötung bez. Körperverletzung vom Betriebsunternehmer zu leisten ist. Die vorgedachten Paragraphen erwähnen die Entschädigung für entgangene Dienste (§ 845 B.G.B.) und das erweiterte Schmerzensgeld [4]) (§ 847 B.G.B.) nicht. Es wird sohin nach beiden Richtungen eine Ersatzleistung in den Fällen, auf welche das H.G. Anwendung findet, nicht gewährt. Das Post-G. gibt überhaupt nur Ersatz für Kur- und Verpflegungskosten.

[1]) Zachariae-Dreyer, Französisches Civilrecht § 444 Note 11.

[2]) Das „vorwiegend" bezieht sich übrigens nur auf die Kausalität, nicht die Grade des Verschuldens. Motive zum I. Entw. II 24. Staudinger, Komm. II S. 17 und 18 Anm. 2. v. Weinrich a. a. O. S. 87.

[3]) Die Verpflichtung des Beschuldigten, den Täter auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, ist bei Haftpflichtsachen der Natur der Sache nach ausgeschlossen. v. Liszt, Die Deliktsobligationen im System des B.G.B., Berlin 1898, S. 83.

[4]) v. Weinrich, Haftpflicht S. 80.

16.

Grundzüge des neuen Sächsischen Enteignungsgesetzes vom 24. Juni 1902.

Von **Dr. W. Schelcher** in Dresden,
Geheimer Regierungsrat und vortragender Rat im Königl. Sächsischen Ministerium des Innern.

(Schluss)[1].

III. Das Enteignungsverfahren.

1. An die Spitze dieses Abschnittes gestellt ist entsprechend dem öffentlichrechtlichen Charakter der Enteignung, dass die Vorschriften des Gesetzes, soweit nicht die Beschreitung des Rechtsweges zugelassen ist oder sonst eine Mitwirkung der Gerichte, Hinterlegungsstellen und Grundbuchämter einzutreten hat, ausschliesslich im Verwaltungswege durchzuführen sind (§ 35). Enteignungsbehörde im Sinne des Gesetzes (d. h. für das Verfahren in erster Instanz zuständige Behörde) ist die Amtshauptmannschaft, auch in den Städten (§ 35). Rekurse gegen Entscheidungen der Enteignungsbehörde haben nur insoweit aufschiebende Kraft, als sie die Enteignung selbst, deren Art und Umfang oder die Überweisung (s. unten) oder eine angeordnete Nebenanlage oder Schutzvorkehrung im öffentlichen Interesse oder zur Sicherheit der Anlieger betreffen. Diese Wirkung ist dem Rekurse aber auch in diesen Fällen zu versagen, wenn die Enteignung zur Abwendung drohender Gemeingefahr oder in einem Falle, der das Dringlichkeitsverfahren rechtfertigen könnte (s. unten), angewendet wird, oder die sofortige Ausführung der angeordneten Nebenanlage oder Schutzvorkehrung im öffentlichen Interesse oder zur Vermeidung von Gefahren für einen Anlieger unabweislich geboten erscheint (§ 36).

2. Das Gesetz unterscheidet ein ordentliches Verfahren, ein abgekürztes Verfahren und ein Verfahren für dringliche Fälle.

a) Das ordentliche Verfahren zerfällt

aa) in das Vorverfahren: der Unternehmer hat nach Erlass der Enteignungsverordnung innerhalb der bestimmten Frist (s. oben unter I, 2) einen ausführlichen Plan der beabsichtigten Anlage und der dadurch bedingten Nebenanlagen, soweit sich letztere im voraus übersehen lassen, aufzustellen und bei der Enteignungsbehörde einzureichen. Dieser Plan muss von der für die Anordnung oder Genehmigung der Anlage zuständigen obersten Behörde genehmigt sein. Ein Verzeichnis der zu enteignenden Flächen und Rechte, welches bestimmten Anforderungen zu entsprechen hat, ist beizufügen

[1]) S. Abschnitt I und II in dieser Zeitschrift Bd. XIX Heft 3 S. 264—273.

(§ 40). Die Behörde legt diese Unterlagen während dreier Wochen zu jedermanns Einsicht aus und beraumt den Feststellungstermin an (§ 41). In diesem — neuen — Termine werden unter Gehör der Beteiligten die Art und der Umfang der später zu vollziehenden Enteignung festgestellt, sowie die vom Unternehmer herzustellenden Nebenanlagen und Schutzvorkehrungen bestimmt. Ferner wird auch über die Entschädigung der Nebenberechtigten, welche ihre Ansprüche auf gesonderte Entschädigung spätestens in diesem Termine anzumelden haben (s. oben unter II, 6), verhandelt (§ 44). Hierauf wird das Ergebnis der gesamten Verhandlung dem Ministerium des Innern vorgelegt. Dieses entscheidet über die etwa vorliegenden Widersprüche und stellt darnach den Plan endgültig fest (§ 45 Abs. 1). Der endgültig festgestellte Plan ist sodann von der Enteignungsbehörde nochmals während vierzehn Tagen öffentlich auszulegen. Widersprüche gegen diesen Plan sind nur noch zulässig, soweit sie auf inzwischen neu hervorgetretene Tatsachen gestützt werden können. Ueber solche Widersprüche entscheidet ebenfalls das Ministerium des Innern (§ 45 Abs. 3, 4). War die Enteignungsbehörde selbst zur Verleihung des Enteignungsrechtes zuständig (§ 4), so hat sie nach Erledigung der eingewendeten Rechtsmittel den Plan endgültig festzustellen. Ueber Widersprüche gegen diesen Plan entscheidet dann die Kreishauptmannschaft (§ 45 Abs. 1).

Ist dieses Verfahren abgesetzt, so ist damit eine feste, unverrückbare Grundlage für die Vollziehung der Enteignung und die Entschädigungsfeststellung gewonnen. Es kann nicht mehr in Frage gestellt werden, welche Gegenstände und in welchem Masse diese zu enteignen sind.

bb) Enteignungs- und Entschädigungsverfahren. Dieser Abschnitt enthält die Vollziehung der Enteignung im engeren Sinne und die erste, vorläufige Entschädigungsfeststellung. Er gipfelt im Enteignungstermine. In diesem werden auf Grund der von den Sachverständigen vorher aufgestellten Entschädigungsberechnungen und hierzu abgegebenen Gutachten die für die zu enteignenden Gegenstände zu gewährenden Entschädigungen, soweit hierfür bereits jetzt die nötigen Unterlagen gegeben sind, festgestellt, und es wird darnach die Enteignung vollzogen.

In letzterer Hinsicht ist die dem bisherigen sächsischen Enteignungsrechte eigentümliche Trennung der Enteignungshandlung in zwei behördliche Akte, die Entscheidung über die Abtretung und die Ueberweisung des enteigneten Gegenstandes — Besitzübertragung —, beibehalten worden (§ 49). Diese Teilung des Rechtsvorganges ist deshalb zweckmässig, weil es sich bei der Enteignung zunächst darum handelt, dem Enteigneten die rechtliche Verfügungsgewalt über den Gegenstand der Enteignung zu entziehen und auf den Unternehmer zu übertragen, während ein Bedürfnis zur sofortigen Entsetzung aus dem Besitze, wodurch die Massregel für den Enteigneten ohne Not verschärft und welche unter Umständen auch zu höherer Entschädigungsleistung führen würde, ausser in dringlichen Fällen, meistens nicht gegeben ist, vielmehr dem Enteigneten eine angemessene Frist zur Räumung gewährt werden kann. Entsprechend der rechtlichen Funktion jener beiden

Akte ist der erste — die Enteignungserklärung — regelmässig von der vorherigen Feststellung der Entschädigung, und der zweite — die Ueberweisung — im Prinzip von der vorherigen Zahlung der Entschädigung an den Enteigneten oder deren Hinterlegung abhängig gemacht worden (§§ 49, 57).

Die sofortige Ueberweisung kann aber vom Unternehmer verlangt werden, wenn er von der Verpflichtung zur Sicherheitsleistung befreit ist (Deutsches Reich, deutsche Bundesstaaten, Gemeinden und andere jur. Personen des öffentlichen Rechtes in gesicherter Vermögenslage) oder wenn er bei Verleihung des Enteignungsrechtes oder sonst vor der Vollziehung der Enteignung ausreichende Sicherheit geleistet hat (§ 50).

Der in den meisten anderen deutschen Staaten eingeführte Grundsatz der vorgängigen Entschädigung ist demnach im neuen sächs. Gesetze nur in sehr beschränktem Masse verwirklicht worden. Und mit Recht. Denn dieses Prinzip entstammt lediglich einer übertriebenen Fürsorge für den Enteigneten; es widerspricht auch dem Wesen des Rechtsvorganges — denn die Entschädigung ist logisch und zeitlich nicht eine Voraussetzung, sondern eine Folge der Enteignung — und beeinträchtigt in vielen Fällen auch die entsprechende Verwirklichung des Enteignungszweckes, wie sich besonders im Gebiete des preussischen Rechtes gezeigt hat. Im neuen sächs. Gesetze konnte von der Massnahme um so mehr abgesehen werden, als sie weder durch den Wortlaut des § 31 der Verfassungsurkunde gefordert noch in der bisherigen sächsischen Gesetzgebung eingeführt war. Die mit der vorgängigen Entschädigung bezweckte Sicherung des Enteigneten hinsichtlich der wirklichen und rechtzeitigen Befriedigung seines Ersatzanspruches kann, wie das sächs. Gesetz zeigt, auch auf anderem Wege erreicht werden.

cc) Schlussverfahren. Dieses wird nach Ausführung der Anlage abgesetzt und hat die endgültige Feststellung des Umfanges der Enteignung und der Entschädigungen zum Gegenstande. Die erstere erfolgt im Berainungstermine (§§ 59, 60), die letztere im Schlusstermine (§§ 62, 64). Auch dieses Verfahren ist im wesentlichen der Praxis nachgebildet worden, welche sich bisher in Sachsen, besonders bei Enteignungen zu Eisenbahnzwecken, entwickelt und als zweckmässig bewährt hat.

Mit dem Schlusstermine findet die Enteignung und Entschädigungsfeststellung, soweit nicht einzelne Ansprüche zu besonderer Erledigung ausgesetzt worden sind (§ 30 Abs. 1) oder nach dem Gesetze noch später geltend gemacht werden können (§ 30 Abs. 2) oder noch Rekurse zu erledigen sind, ihren Abschluss bei der Verwaltungsbehörde.

b) Das abgekürzte Verfahren (§§ 67—69) greift Platz, wenn es sich um Anlagen einfacher Art handelt, die sich nur über wenige Grundstücke erstrecken und bei denen sich der Bedarf an Land sofort hinreichend bestimmen lässt, oder wenn nur ganze Grundstücke zu enteignen oder nur Rechte an Grundstücken oder in Bezug auf solche zu bestellen oder aufzuheben sind. Dann kann die Verleihungsbehörde von Amtswegen oder auf Antrag des Unternehmers den Plan vorbehältlich der späteren Entscheidung über etwaige Widersprüche sofort zur Enteignung genehmigen und das abgekürzte Verfahren anordnen.

Nach § 69 Abs. 2 kann dieses Verfahren durch Verordnung auch für bestimmte Gattungen von Enteignungen allgemein vorgeschrieben oder nachgelassen werden. Gedacht ist hierbei namentlich an nicht besonders umfangreiche Erweiterungen und Ergänzungen bestehender öffentlicher Anlagen, an Enteignungen zur Veränderung öffentlicher Wege nach § 4 des Gesetzes, zu öffentlichen Wasserleitungen oder zu sonstigen öffentlichen Unternehmungen einfacherer Art, ferner an Enteignungen auf Grund des Allg. Baugesetzes.

In diesem Verfahren entfällt zunächst das Vorverfahren, also die besondere Planfeststellung. Der der Enteignung zu Grunde zu legende Plan wird im allgemeinen bereits vor der Einleitung des Verfahrens von der zuständigen Behörde genehmigt. Diese Genehmigung ist aber nur als eine bedingte, nämlich unter der Voraussetzung erteilte anzusehen, dass bei der Planauslegung oder im Enteignungstermine nicht Einwendungen gegen die Art oder den Umfang der Enteignung erhoben werden. Erfolgen solche Einsprüche, so ist insoweit das Verfahren auszusetzen und über den Gegenstand der Enteignung gesondert zu entscheiden (§ 68 Abs. 1). Andernfalls gilt der Plan als durch die bereits vorliegende allgemeine Genehmigung endgültig festgestellt, und es kann die Enteignung sofort vollzogen werden. Ein Schlussverfahren braucht hier nur dann stattzufinden, wenn solches nach Ermessen der Enteignungsbehörde nötig ist (§ 68 Abs. 4).

c) Das Verfahren für dringliche Fälle ist (nach dem Vorgange des württembergischen Enteignungsgesetzes Art. 38) nach § 70 zulässig, „wenn die sofortige Ausführung eines die Enteignung rechtfertigenden Unternehmens zur Abwendung drohender Gemeingefahr erforderlich ist oder wenn die begonnene Ausführung oder der Betrieb eines solchen Unternehmens durch unvorhergesehene Ereignisse unterbrochen worden und die Fortstellung des Baues oder Betriebes aus Gründen des öffentlichen Wohles geboten ist“.

In solchen Fällen kann die Verleihungsbehörde, also in Fällen des § 1 das Gesamtministerium, in den übrigen durch besonderes Gesetz bestimmten Fällen die zur Erteilung der Enteignungsbefugnis zuständige Behörde, die sofortige Entziehung oder Beschränkung von Grundeigentum oder von Rechten an Grundstücken, soweit solche unumgänglich nötig erscheint, gegen angemessene Sicherheitsleistung des Unternehmers verfügen, ohne dass es Königlicher Genehmigung und öffentlicher Bekanntmachung der Enteignungsverordnung bedarf. Die Enteignung wird zunächst durch Eröffnung der Verordnung an die betroffenen Eigentümer oder Berechtigten seitens der Enteignungsbehörde vollzogen, und letztere hat den Gegenstand der Enteignung und die Entschädigung erst nachträglich festzusetzen.

Es handelt sich hier nicht um Notfälle der äussersten Art, in denen eine ausserordentliche Anordnung der öffentlichen Gewalt durch eine unzweifelhaft dringende Not oder plötzliche Gefährdung des Gemeinwesens und die Pflicht der Selbsterhaltung begründet ist (Staatsnotrecht), sondern nur um solche Fälle, in denen aus besonderen Gründen die schleunige Ausführung oder Sicherung eines öffentlichen Unternehmens zur Abwendung drohender Gemeingefahr oder sonst durch das allgemeine Wohl geboten er-

scheint, ohne dass dabei die Grenzen des Enteignungsrechtes an sich überschritten zu werden brauchen. Es muss daher auch hier stets ein die Enteignung an sich rechtfertigendes öffentliches Unternehmen in Frage sein, z. B. Sicherung einer Gegend gegen eine unmittelbar drohende Ueberschwemmung, Wiederherstellung einer durch Elementarereignisse zerstörten Bahn- oder Strassenanlage, oder einer öffentlichen Wasserleitung etc.

3. Die dinglichen Wirkungen der Enteignung werden im vierten Abschnitte (§§ 71 bis 77) entsprechend dem Charakter des Aktes als einer sich auf Grund Gesetzes unabhängig von dem Willen der davon Betroffenen vollziehenden staatlichen Zwangsmassregel bestimmt:

a) „Mit der Eröffnung der Enteignungserklärung an denjenigen, dem dadurch Grundeigentum oder ein anderes Recht zu Gunsten des Unternehmers entzogen oder beschränkt wird, tritt die entsprechende Rechtsänderung ein. Das Gleiche gilt, soweit durch Erklärung der Enteignungsbehörde im Verfahren Dritten Rechte an einem Grundstücke bestellt werden“ (§ 71).

Die nachfolgende Berichtigung des Grundbuches hat nur den Charakter einer Ordnungsmassregel.

b) Die Wirkung der Enteignung erstreckt sich auch auf die an ihrem Gegenstande bestehenden Rechte Dritter. Die Enteignung entfaltet auch diesen gegenüber ihre absolute Kraft: sie erlöschen, soweit sie nicht bei der Enteignung den Beteiligten besonders vorbehalten oder vom Unternehmer ausdrücklich übernommen worden sind (§ 72 Abs. 1).

c) Wird durch die Enteignungserklärung Eigentum beschränkt, so geht das bestellte Recht (in der Regel eine Grunddienstbarkeit) den übrigen Belastungen des Grundstückes im Range vor, soweit nicht in der Enteignungserklärung ein weniger weitgehender Vorrang festgesetzt ist (§ 72 Abs. 2).

d) Dem Unternehmer steht die Rücknahme oder Beschränkung des Enteignungsantrages nur bis zur Rechtskraft der Enteignungserklärung (nicht bis zur Ueberweisung) zu (§ 76).

e) Tritt im Laufe des Verfahrens ein Wechsel in der Person eines Beteiligten ein, so sind die bis dahin ergangenen Entscheidungen und die von oder gegenüber dem Ausgeschiedenen vorgenommenen Rechtshandlungen wirksam auch für und gegen den Nachfolger. So lange als der Enteignungsbehörde der eingetretene Wechsel nicht angezeigt worden ist, wird das Verfahren gegen den Vorgänger mit Rechtswirksamkeit gegen den Nachfolger fortgesetzt (§ 77).

4. Parteivereinbarungen. a) Im Einklange mit einer auch in der Rechtswissenschaft vielfach vertretenen Anschauung werden in § 78 die Rechtswirkungen der Enteignung auch den Parteiverträgen beigelegt, wodurch eine sonst zu gewärtigende Enteignung ersetzt wird. Das Gesetz verlangt hierbei dann, dass nicht bloss das Enteignungsrecht für ein Unternehmen im allgemeinen erteilt, sondern ein Enteignungsverfahren bereits eingeleitet worden ist und dass der betreffende Vertrag in diesem Verfahren entweder unter Mitwirkung der Behörde geschlossen oder wenigstens nachträglich zu ihrer Kenntnis gebracht, ferner auch, dass der Vertrag von der

Enteignungsbehörde bestätigt wird. Letzteres Erfordernis ist vornehmlich deshalb aufgestellt worden, um dem Vertrage die Wirkung der behördlichen Enteignungserklärung auch gegenüber den Vorschriften des neuen bürgerlichen Rechtes zu sichern — Art. 109 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche setzt zur Anwendung des Landesrechtes auf dem Gebiete der Enteignung immer einen behördlichen Akt voraus —.

b) Werden der Parteivereinbarung über die Abtretung und die Entschädigungsleistung die Wirkungen der Enteignung beigelegt, so treten diese Wirkungen in vollem Umfange auch gegenüber den Nebenberechtigten ein. Um diese gegen die hieraus entstehende Gefahr zu schützen, werden den Nebenberechtigten gegenüber den sie gefährdenden Parteivereinbarungen Widerspruchsrechte eingeräumt, deren Ausübung für sie den Rechtszustand herstellt, in dem sie sich ohne die Parteivereinbarung befunden haben würden (§§ 79, 80).

c) Die lediglich im Zusammenhange mit dem Enteignungsverfahren zwischen beteiligten oder dritten Personen geschlossenen Verträge, durch welche eine sonst zu gewärtigende Enteignung nicht ersetzt wird (freiwillige Uebernahme von Grundstücken, bezüglich deren ein Ausdehnungsrecht nicht besteht, Abtretung von sog. unwirtschaftlichen Spitzen an andere Enteignete oder Dritte, nicht am Verfahren Beteiligte u. s. w.), werden dadurch begünstigt, dass die Zuständigkeit der Enteignungsbehörde ausgedehnt wird auf die öffentliche Beurkundung solcher Verträge, sowie die Entgegennahme der Auflassungs- und der Einigungserklärungen nach § 873 des Bürgerlichen Gesetzbuches (§ 82).

5. Rückerwerbs- und Vorkaufsrecht. a) Tritt der Unternehmer nach Vollziehung der Enteignung vom Unternehmen ganz oder teilweise zurück, oder wird das Unternehmen oder ein Teil davon aus einem andern Grunde nicht ausgeführt oder ein enteignetes Grundstück oder Recht für das Unternehmen oder dessen Nebenanlagen nicht verwendet, oder der Betrieb der Anlage dauernd eingestellt, oder wird dem Unternehmer nach Erlass der Enteignungserklärung das Enteignungsrecht entzogen (s. oben unter I, 2), so sind der Enteignete und seine Erben berechtigt, den Rückerwerb der nicht entsprechend verwendeten Grundstücke oder Rechte zu verlangen. Der bezügliche Antrag ist bei der Enteignungsbehörde zu stellen. Diese hat nach Gehör des Unternehmers, eventuell nach Einräumung einer Nachfrist zur Nachholung der unterlassenen bestimmungsgemässen Verwendung des enteigneten Gegenstandes, zu entscheiden (§ 83). Wird dem Antrage stattgegeben, so findet dann gewissermassen eine Rückenteignung statt, die sich mit den der Enteignung zukommenden Rechtswirkungen vollzieht. Ueber die hierbei vom Rückerwerber dem Unternehmer zurückzuzahlende Entschädigung sind im Gesetze besondere Bestimmungen getroffen (§ 84).

Ausgenommen vom Rückerwerbsrechte wegen Nichtverwendung sind diejenigen Grundstücke und Rechte, die nach der Planfeststellung einem künftigen Bedürfnisse des Unternehmers zu dienen bestimmt sind, z. B. einer in absehbarer Zeit sich nötig machenden Erweiterung der Anlage (§ 83 Abs. 2).

Bei der Teilenteignung eines Grundstückes ist das Rückerwerbsrecht

von dem Fortbesitze des Stammgrundstückes abhängig gemacht worden, da nur so lange ein berechtigtes wirtschaftliches Interesse an der Ausübung des Rechtes besteht, als sich das Stammgrundstück noch im Besitze des Enteigneten oder seiner Erben befindet (§ 85). Im übrigen ist, um den bei Eintritt der Voraussetzungen des Rechtes eintretenden Schwebezustand nicht allzulange dauern zu lassen, dessen Geltendmachung an bestimmte Fristen gebunden worden: es besteht höchstens bis zum Ablaufe von 10 Jahren nach der Eröffnung der Enteignungserklärung.

b) Neben dem Rückerwerbsrechte des Enteigneten und seiner Erben ist im § 88 bei der Teilenteignung eines Grundstückes noch das Vorkaufsrecht des jeweiligen Besitzers des Stammgrundstückes vorgesehen worden, weil dann, wenn das Restgrundstück in den Besitz eines andern übergegangen ist, dieser ein grösseres und berechtigteres Interesse daran hat, dass beim Hinfälligwerden des Enteignungszweckes der enteignete Teil mit dem Stammgrundstücke wieder vereinigt werde, als der ursprüngliche Eigentümer an der Ausübung des Rückerwerbsrechtes. Deshalb ist dem letzteren das Rückerwerbsrecht für den Fall der Veräusserung des Stammgrundstückes überhaupt versagt, dafür aber dem späteren Eigentümer dieses Grundstückes hinsichtlich des enteigneten Teiles das Vorkaufsrecht gegeben worden, um auf diese Weise zugleich allen Schwierigkeiten und Weiterungen in Bezug auf die Feststellung der Voraussetzungen seiner Ausübung und die Entschädigungsermittelung zu entgehen. Dieses Recht besteht bis zum Ablaufe von 15 Jahren nach dem Erlasse der Enteignungserklärung.

Im übrigen bestimmt sich seine Ausübung nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches. Zur Erhaltung seiner Wirksamkeit gegenüber dem öffentlichen Glauben des Grundbuches bedarf es aber nicht der Eintragung.

Streitigkeiten über die Ausübung des Vorkaufsrechtes sind bis zum Abschlusse des Verfahrens von der Enteignungsbehörde, nach diesem Zeitpunkte aber ausschliesslich im Rechtswege zu entscheiden.

6. Die Beschluss- und Uebergangsbestimmungen (§§ 89 bis 98) regeln die Kostenpflicht des Unternehmers sowie das Verhältnis des neuen Gesetzes zu einigen noch in Kraft bleibenden besonderen Enteignungsgesetzen (s. oben unter I, 1).

Das Gesetz ist am 1. Januar 1903 in Kraft getreten.

Literatur.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

v. Rinaldini, Theod., Freiherr. Kommentar zum Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder. Wien 1903. Manzsche Verlagsbuchhandlung.

Der vorliegende Kommentar des durch mehrere treffliche Arbeiten auf dem Gebiete des Eisenbahntransportrechts bereits rühmlichst bekannten Verfassers ist der umfassenden Erläuterung der Bestimmungen des österreichischen Eisenbahnbetriebsreglements und aller auf dasselbe bezüglichen gesetzlichen Vorschriften, sowie der Erörterung der betreffenden Abfertigungs- und Verrechnungsvorschriften der Eisenbahnverwaltungen gewidmet. Der Verfasser hat aber auch die zugehörigen Normen des Haftpflichtgesetzes, des Unfallversicherungsgesetzes, der Viehseuchen-, Zoll- und Steuervorschriften, sowie die Bestimmungen des internationalen und orientalischen Verkehrs in den Kreis seiner Erörterungen gezogen und somit ein Werk von grösster Vollständigkeit geschaffen. Die Erläuterungen zeichnen sich nicht nur durch leicht verständliche Fassung, Klarheit und Gediegenheit, sondern auch durch die sorgfältigste Berücksichtigung der Literatur, Rechtsprechung und der Gesetzesmaterialien aus. Der Kommentar entspricht einem wesentlichen Bedürfnisse und wird jedem Interessenten einen vollständigen und ausgezeichneten Ueberblick über das gesamte Oesterreichische Eisenbahntransportrecht und eine reiche Quelle der Belehrung bieten. Die höchst verdienstvolle Arbeit des Verfassers kann eines grossen Erfolges gewiss sein. Dr. Eger, Berlin.

Lochte, Dr., Regierungsassessor. Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892. Mit Anmerkungen. Berlin 1903. Carl Heymanns Verlag.

Die kleine Taschenausgabe enthält den Text des Kleinbahngesetzes und der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 nebst Anmerkungen, ferner ein Verzeichnis der in denselben in Bezug genommenen Ministerialerlasse und einen kurzen Anhang, welcher die Betriebsvorschriften für Kleinbahnen mit Maschinenbetrieb vom 13. August 1898, drei wichtigere Ministerialerlasse und das Muster zur Ausführungsanweisung § 9 umfasst. Der Verfasser will mit seiner Arbeit der Praxis dienen und hat sich mit Fleiss und Geschick bemüht, dieser Aufgabe gerecht zu werden, soweit dies bei dem umfangreichen Stoffe auf nur beschränktem Raume möglich war. Seine Erläuterungen sind knapp und klar, wohlüberlegt und beweisen ein selbständiges Urteil. Für einfachere Verhältnisse wird das Büchlein zur schnellen Orientierung nützlich sein und ein geeignetes Hilfsmittel bieten. Dr. Eger, Berlin.

Beyersdorf, Dr. Oskar, Refer. Die rechtliche Natur der Eisenbahnfahrkarte. Berlin 1903.

Cahen, E. L'influence du dol et de la faute grave sur la responsabilité des chemins de fer dans le transport international des marchandises. Paris 1903. Larose.

Haguet, Henry. Le Rachat des Chemins de fer Suisses et ses conséquences. Paris 1903. Librairie Polytechnique, Charles Béranger.

Vorschriften für die Verwaltung der vereinigten preussischen Staatseisenbahnen. Ausg. v. 1. Oktober 1902. Amtliche Ausgabe. Berlin 1903. Carl Heymann.

Sammlung der im Jahre 1902 in Oesterreich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens herausgegebenen Normalien und Konstitutivurkunden, sowie der in diesem Jahre erteilten und verlängerten Vorkonzessionen. Bearbeitet vom Statistischen Departement im k. k. Eisenbahn-Ministerium. Wien 1903. k. Hof- und Staatsdruckerei.

II. Mit dem Eisenbahnrecht im Zusammenhange stehende Schriften.

Achilles, Dr. A., Reichsger.-Rat. Bürgerliches Gesetzbuch nebst Einführungsgesetz; nach dem Tode des ersten Herausgebers in Verbindung mit Dr. F. André, F. Ritgen, O. Strecker, Dr. K. Unzner herausgegeben von M. Greiff, Geh. Just.-Rat. 4. Aufl. Berlin 1903. J. Guttentag.

Die neue wesentlich vermehrte und verbesserte Auflage des Achillesschen Handkommentars bewahrt auch unter der gegenwärtigen Redaktion den Ruf eines unserer besten und zuverlässigsten Hilfsmittel zur Handhabung des B.G.B. und zur schnellen Orientierung in demselben. Die vorliegende Auflage ist durch die vollständige Aufnahme der bisherigen Rechtsprechung des Reichsgerichts und der Oberlandesgerichte erheblich bereichert und wird bei keiner wichtigeren Frage die erwünschte Belehrung versagen. Das Buch kann der günstigsten Aufnahme gewiss sein. Dr. Eger, Berlin.

Weymann, Dr. Konrad. Das Invalidenversicherungsgesetz vom 13./19. Juli 1899. Berlin 1900. Franz Vahlen.

Die umfangreichen Abänderungen, welche das Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz vom 22. Juni 1889 durch die Novelle vom 13. Juli 1899 erfahren hat, der Umstand, dass die hierdurch bedingten zahlreichen neuen Ausführungsvorschriften sich teils im Reichsgesetzblatt, teils im Zentralblatt für das Deutsche Reich und in den amtlichen Nachrichten des Reichsversicherungsamts zerstreut finden und daher nur einer verhältnismässig kleinen Anzahl der mit der Handhabung des Gesetzes betrauten Personen zugänglich sind, machen es erforderlich, dass durch eine das gesamte Ausführungs- und Auslegungsmaterial heranziehende Bearbeitung die Kenntnis des Invaliditätsversicherungsgesetzes gefördert und seine Anwendung erleichtert wird. Diesem Zwecke dient unter anderen Bearbeitungen auch die im Verlage von Vahlen 1900 erschienene Weymannsche Ausgabe des Invalidenversicherungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Juli 1899. Sie bezeichnet sich zwar nur als Textausgabe, gibt aber eine äusserst zweckmässige, eingehende Kommentierung des recht komplizierten Gesetzes, dessen Verständnis durch die vorzügliche als Anlage XI abgedruckte, vom Reichsversicherungsamte herausgegebene Anleitung, betr. den Kreis des versicherten Personen, nebst angefügtem Sach- und Berufsverzeichnis, bedeutend gefördert wird. Die Weymannsche Bearbeitung gibt zunächst eine präcis gefasste Uebersicht über den Inhalt des Gesetzes auf S. XII bis XVI. Daran schliesst sich der Gesetzestext, der im einzelnen durch übersichtlich geordnete, klar sich ausdrückende Anmerkungen und teilweise auch durch Vorbemerkungen eingehend erläutert wird. Die grundlegenden Entscheidungen des Reichsversicherungsamtes sind, soweit Stichproben ein Urteil gestatten, durchweg berücksichtigt, aber in einer Weise, die dem Benutzer nach dem beherzigenswerten Rate des Vorwortes das Durchlesen der Begründung nicht ersparen sollen. Die mit R.E. zitierten Entscheidungen sind die Revisionsentscheidungen des R.V.A., abgedruckt in den amtlichen Nachrichten dieser Behörde. Beim Nachschlagen ist zu berücksichtigen, dass die Nachrichten in den Jahren 1891 bis 1895 getrennt für Invaliditäts- und Altersversicherung herausgegeben sind. Man muss beim Aufsuchen der Entscheidungen sich also vorher vergewissern, dass man den die Invaliditäts-

versicherung betreffenden Band in Händen hat. Allen mit der Handhabung des Gesetzes sich Befassenden sei die Weymannsche Bearbeitung empfohlen.

Dr. Gorden, Hamburg.

Bernhardi, Heinrich, Landgerichts-Präsident. Handwörterbuch zum Bürgerlichen Gesetzbuche. 3. Auflage. Berlin 1902. Franz Vahlen.

Die neue Auflage des Bernhardischen Handwörterbuchs, welchem bereits an früherer Stelle in dieser Zeitschrift (Bd. XVII S. 196) die grösste Anerkennung ausgesprochen worden ist, hat durch die Bezugnahme auf die Nebengesetze, die Literatur, die Entscheidungen des Reichsgerichts und die preussischen Ausführungsbestimmungen eine wesentliche Verbesserung und Bereicherung erfahren. Das Handwörterbuch hat sich in wenigen Jahren so eingebürgert, dass es jetzt zu den unentbehrlichen Hilfsmitteln für die Auslegung und Orientierung auf dem Gebiete des B.G.B gezählt werden muss. Die Gründlichkeit, Uebersichtlichkeit, Sorgfalt und Klarheit der Bearbeitung auf knappem Raume ist unübertrefflich. Diese Vorzüge haben dem Werke die grösste Beliebtheit und Verbreitung verschafft.

Biermann, Johannes, Prof. Das Sachenrecht. (Kommentar zum B.G.B.) 2. Auflage. Berlin 1903. Carl Heymanns Verlag.

Mit vollem Recht bezeichnet der Verfasser die vorliegende zweite Auflage als ein im wesentlichen neues Werk, in welchem die seit Erscheinen der ersten Auflage gemachten Fortschritte voll verwertet worden sind. Das Werk bietet eine vollständige, äusserst klare und gediegene Darstellung des gesamten Rechtsstoffes unter sorgfältigster Berücksichtigung der Materialien, Literatur und Rechtsprechung. Zu rühmen ist insbesondere die selbständige Stellungnahme des Verfassers zu allen Streitfragen und die echt wissenschaftliche Behandlung derselben in knapper, aber dennoch eingehender Weise. Er hat sich mit der neuen Bearbeitung des Werkes ohne Zweifel ein grosses Verdienst erworben. Dr. Eger, Berlin.

Rank, Emil. Die Eisenbahn-Tariftechnik. Wien 1902. Alfred Hölder.

Die Aufgabe der Tariftechnik umfasst die Aufstellung der Kilometerzeiger und Tarife nebst der Formulierung der zugehörigen Bestimmungen, die Zerlegung der in den Tarifen enthaltenen Beförderungspreise in die den einzelnen beteiligten Bahnen zukommenden Anteile und die Aufstellung der Uebersichten über die Verkehrsteilungs-Vereinbarungen, sowie die Ausarbeitung der Verkehrsleitungs-Vorschriften. Der Zweck des vorliegenden Werkchens ist es nun, eine umfassende, überall durch klare und leicht verständliche Beispiele belegte Schilderung des bei der Vornahme dieser tariftechnischen Arbeiten zu beobachtenden Verfahrens und der hierbei zur Anwendung kommenden Grundsätze zu geben. Dabei ist überall, soweit es zum Verständnisse der Schrift notwendig ist, auch auf die ausserhalb des Gebietes der Tariftechnik liegenden Grundlagen, nach denen dieselbe ihre Arbeiten vorzunehmen hat, also auf die Grundsätze über Bildung der Tarife (Klasseneinteilung, Einheitssätze) und über Ausscheidung der Verkehrsgebiete, sowie über Teilung der Verkehrseinnahmen, näher eingegangen. Wenn auch der Schrift zunächst die in Oesterreich bestehenden Verhältnisse zu Grunde gelegt sind, so hat dieselbe, da die betreffenden Grundsätze im allgemeinen auch in den übrigen Ländern gelten, auch über Oesterreich hinaus Bedeutung. Wer aus eigener Erfahrung weiss, wie schwierig und mühevoll es ist, sich ohne die Möglichkeit einer gründlichen theoretischen Anleitung die nähere Kenntnis der hier in Frage stehenden Grundsätze erst durch lange praktische Beschäftigung aneignen zu müssen, wird den Vorteil und den Wert der trefflichen Schrift des durch seine literarirschen Arbeiten auf dem Gebiete des Tarifwesens rühmlichst bekannten Herrn Verfassers wohl zu würdigen wissen.

Dr. Reindl, München.

Endemann, Dr. F., Prof. Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. I. Bd. 8. Aufl. Berlin 1903. Carl Heymanns Verlag.

Der erste Band der achten Auflage des Endemannschen Lehrbuchs umfasst die Einleitung, den allgemeinen Teil und das Recht der Schuldverhältnisse. Der Verfasser hat das vorzügliche Werk auf seiner bisherigen Höhe voll erhalten und die Fortschritte der Literatur und Rechtsprechung in sorgfältigster Weise verwertet. Die glänzenden Vorzüge der früheren Auflage bietet auch die neue Bearbeitung, meisterhafte Darstellung des gewaltigen Stoffes auf echt wissenschaftlicher Grundlage und mit seltener Klarheit und Uebersichtlichkeit. Die inzwischen erfolgte Einführung der Nebengesetze zum B.G.B., sowie die Novellen zur Civ.-Proz.-Ordn. und Konk.-Ordn. gaben, soweit ihr Inhalt mit dem bürgerlichen Rechte in Zusammenhang steht, dem Verfasser reichen Stoff zu wesentlichen Ergänzungen. Es kann nicht zweifelhaft sein, dass das Werk in seiner neuen Fassung weiter eine führende Stellung auf dem Gebiete des bürgerlichen Rechts einnehmen wird.

Fischer, Dr. O., Professor, und **Schaefer, Dr. L.**, Syndikus des Senats in Hamburg. Die Gesetzgebung, betreffend die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen im Reiche und in Preussen. In 3 Lieferungen. Berlin 1901—1902. J. Guttentag.

Unter Zugrundelegung des Krech- und Fischerschen Kommentars zur preussischen Gesetzgebung, betreffend die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen, haben die mit dieser Materie vor allem vertrauten Verfasser die bezügliche Gesetzgebung im Reiche und in Preussen bearbeitet. Trotz der eingehenden Verwertung der wissenschaftlichen Arbeit des älteren Kommentars muss der neue als ein ganz selbständiges Werk bezeichnet werden, wie dies schon durch die wesentlich veränderte Form der reichsgesetzlichen Bestimmungen geboten war. Für das Eisenbahnrecht ist es von besonderem Interesse, dass auch das Preuss. Eisenbahnpfandrechtsgesetz vom 19. August 1895 in der durch die Novelle vom 11. Juni 1902 veränderten Fassung als „Gesetz über die Bahneinheiten" eingehende Berücksichtigung gefunden hat. (S. 684—698.) Wie der alte, so zeichnet sich auch der neue Kommentar durch die umfassende Heranziehung der Theorie und Praxis, die sorgfältigste Verwertung der Materialien, sowie die grosse Klarheit und Uebersichtlichkeit der Anordnung und Darstellung auf das Vorteilhafteste aus. Durch diese Eigenschaften ist dem Kommentar als einem überaus zuverlässigen und gediegenen Hilfsmittel auf dem vorliegenden schwierigen Rechtsgebiete ein bedeutender und dauernder Erfolg gesichert.

Dr. Eger, Berlin.

E. Hennig und **Br. Lange**, Obersekretär bezw. Sekretär bei der K. Sächsischen Landesversicherungsanstalt. Katechismus der Arbeiterversicherungsgesetze. Zweite Auflage. Leipzig 1903. Verlag von Rossberg.

Dieser Leitfaden durch das Beamten- und Arbeiterversicherungsrecht fasst in gemeinverständlicher Darstellnng die Grundzüge des Versicherungsrechts einheitlich zusammen. Das vorzugsweise für den praktischen Gebrauch von Nichtjuristen bestimmte Buch kann allen, die sich fortgesetzt mit dem Gesetzwortlaut zu befassen haben, empfohlen werden; nebensächliche und Streitfragen sind allerdings nicht berührt, dafür aber die wesentlichsten Paragraphen allenthalben angeführt, so dass ein Sichzurechtfinden in der Gesetzgebung dadurch wesentlich erleichtert ist. Mit Rücksicht auf die zahlreichen Gesetzausgaben hat sich Verfasser damit begnügt. in dem Anhang nur die reichsrechtlichen und sächsischen Ausführungsbestimmungen wörtlich abzudrucken.

W. Coermann, Mülhausen i. E.

Isenbart, W., und **W. Spielhagen.** Das Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899. Zweite neu bearbeitete und vermehrte Auflage. Berlin 1903. Carl Heymanns Verlag.

Wenn ein Werk von der Ausdehnung des vorliegenden in wenigen Jahren eine neue Auflage erlebt, so scheint der Schluss gewiss gerechtfertigt, dass dasselbe einem wesentlichen Bedürfnisse entspricht und sich besonderer Anerkennung erfreut. Dies trifft auch in der Tat auf den Isenbart-Spielhagenschen Kommentar zu. Selten ist ein Kommentar mit so erstaunlichem Fleisse, so vollständiger Berücksichtigung der Literatur und Rechtsprechung, so sorgfältiger Verwertung der Materialien bearbeitet worden, wie der in Rede stehende. Diese aussergewöhnlichen Vorzüge haben dem Werke überall Eingang und rasche Verbreitung verschafft. Die Fülle neuer Rechtsfragen, welche inzwischen aufgetaucht sind, sowie die Neuregelung der Unfallversicherung haben den Verfassern reichen Stoff zu Ergänzungen geboten. Das Ganze ist, nachdem das Gebiet der Invalidenversicherung im wesentlichen zum Abschluss gelangt ist, einer vollständigen Durch- und Umarbeitung unterzogen und in hohem Grade übersichtlich gestaltet worden. Es kann hiernach nicht fehlen, dass das Werk sich auch in seiner neuen Auflage der dauernden Gunst aller Interessenten erfreuen wird. Dr. Eger, Berlin.

Kaufmann, Emil Handelsrechtliche Rechtsprechung. Dritter Band. Hannover 1903. Helwing'sche Verlagsbuchhandlung.

Kaufmanns Uebersicht über die Rechtsprechung in Handelssachen hat sich rasch in der Praxis eingebürgert, und die verdiente Anerkennung, welche ihm zu teil geworden ist, hat den Verfasser veranlasst, seine Sammlung möglichst zu vervollständigen. Der Umfang des dritten Bandes ist ein weit erheblicherer, als derjenige seiner Vorgänger; die Rechtsprechung zu verschiedenen Gesetzen, welche in den ersten Bänden nicht enthalten war, ist berücksichtigt worden, ausserdem enthält der Band eine ausgiebige Zusammenstellung der Rechtsprechung über Differenzgeschäfte und Handelskauf, und schliesslich ist die Mitteilung der Erkenntnisse eine ausführlichere geworden. Mit Recht hat auch Kaufmann Wert darauf gelegt, an den geeigneten Stellen die mitgeteilten Erkenntnisse durch literarische Hinweise zu ergänzen. Die Kaufmannsche Uebersicht über die handelsrechtliche Rechtsübung leistet der Praxis dieselben Dienste wie die Soergelsche Sammlung auf zivilrechtlichem Gebiete, sie bildet einen durchaus zuverlässigen Führer, und es ist nicht zu bezweifeln, dass der dritte Band die Zahl der Freunde dieser Sammlung sehr vermehren wird. Die handliche Ausgabe und die gute Ausstattung verdienen alle Anerkennung. Dr. L. Fuld, Mainz.

Kuhlenbeck, Dr. Ludwig. Das bürgerliche Gesetzbuch für das Deutsche Reich nebst dem Einführungsgesetze. Im Auftrage des Vorstandes des deutschen Anwaltsvereins erläutert. Zweite neu bearbeitete und vermehrte Auflage. Bd. I. Berlin 1903. Carl Heymanns Verlag.

Bei Bearbeitung der zweiten Auflage des beliebten Kommentars zum B.G.B., dessen I. Band den allgemeinen Teil und das Recht der Schuldverhältnisse umfasst, hat der Verfasser mit Recht seine Hauptaufgabe darin gesehen, die Stellungnahme der Praxis und die fortschreitende wissenschaftliche Literatur ins Auge zu fassen und jede bemerkenswerte Erscheinung zu verzeichnen. Wer die vorliegende neue Auflage sorgfältig prüft, wird erkennen, dass dem Verfasser, wie schon die starke Vermehrung der Erläuterungen zeigt, seine Aufgabe wohl gelungen ist. Die neue Bearbeitung zeichnet sich sowohl durch eine eingehende Berücksichtigung der Rechtsprechung, auch der Oberlandesgerichte, wie durch die überaus sorgfältige Angabe

und Verwertung der monographischen Literatur aus und wird durch diese Vorzüge dem Praktiker und Theoretiker ein willkommener Führer auf dem Gebiete des bürgerlichen Rechtes bleiben.

Loeck, P., Reg.-Rat. Preussisches Stempelsteuergesetz. Vom 31. Juli 1895. Mit den gesamten Ausführungsbestimmungen und vollständigen Tabellen. Unter besonderer Berücksichtigung der Entscheidungen der Verwaltungsbehörden und der Gerichte. 5. Auflage. Berlin 1901. J. Guttentag.

Der Loecksche Kommentar zum Preussischen Stempelgesetz, welcher bereits in fünfter Auflage vorliegt, hat sich als eine Arbeit von besonderer praktischer Brauchbarkeit bewährt. Der Zweck des Buches, die praktische Anwendung des Gesetzes und Tarifes auf den grade vorliegenden Fall zu erleichtern und die Steuerpflichtigen erkennen zu lassen, welche Auslegung Gesetz und Tarif bisher seitens der Verwaltungsbehörden und Gerichte erfahren haben, ist vollständig erreicht. Das Buch bietet in verhältnismässig knappen, aber inhaltsreichen Ausführungen über alle in Betracht kommenden Fragen eine reiche Fülle der Belehrung und kann als ein höchst zuverlässiges Hilfsmittel für die Auslegung und Anwendung des Stempelgesetzes in jeder Hinsicht empfohlen werden. Dr. Eger, Berlin.

Hoffmann, Dr. F., Geh. Reg.-Rat. Unfallversicherungsgesetz für Land- und Forstwirtschaft. Berlin 1903. Carl Heymanns Verlag.

Das geschmackvoll ausgestattete Buch, ein Teil der Heymannschen Taschengesetzsammlung, enthält das Gesetz, betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, die Bestimmungen des I.G. über die Schiedsgerichte und sodann den Text des land- und forstwirtschaftlichen Unfallversicherungsgesetzes mit Erläuterungen; letztere sind präzis und kurz, gleichwohl aber sehr inhaltreich, und die kundige Hand des auf diesem Spezialgebiete des Rechts vorzüglich erfahrenen Verfassers ist dabei mit Deutlichkeit zu erkennen. Es fehlt weder an der Anführung von Erkenntnissen, noch an Verweisen auf korrespondierende Vorschriften der Reichs- und Landesgesetze, und Rez. zögert nicht mit der Anerkennung, dass das Werkchen über die Bedeutung einer Taschenausgabe weit hinausragt. Zahlreiche Ausführungsvorschriften der Reichsbehörden und der preussischen Behörden sind ihm beigegeben, und ein genaues Sachregister erleichtert den Gebrauch wesentlich. Rez. kann daher die Hoffmannsche Ausgabe als zuverlässigen Führer bei der nicht immer leichten Anwendung des landwirtschaftlichen Unfallversicherungsgesetzes empfehlen.

Dr. L. Fuld, Mainz.

Stephan, Dr., Geh. Reg.-Rat, Priv.-Doz. Handbuch des gesamten Rechts. Eine Rechtsencyklopädie für Studierende und zum Selbstunterricht; als 3. Auflage von Strützki und Genzmer, Leitfaden des preussischen Rechts, bearbeitet. Berlin 1903. F. Vahlen.

Die Vervollständigung des ursprünglichen Leitfadens ist eine so grosse, dass das Werk als ein ganz neues betrachtet werden muss. Hervorgegangen aus den Vorlesungen des Verfassers, ist es zum Lehrbuch für Studierende geworden und verfolgt zugleich das Ziel, die wichtigsten Vorschriften des öffentlichen und des Privatrechts den nicht juristischen, namentlich technischen, kaufmännischen und gewerblichen Kreisen in tunlichst einfacher Weise zu vermitteln; es will hierbei in der Darstellung und Ausdrucksweise zwischen Wissenschaftlichkeit und Volkstümlichkeit die Mitte halten. Dieses Ziel hat der Verfasser voll und ganz erreicht. Das Werk umfasst sowohl das gesamte öffentliche Recht, wie auch Straf- und Privat-Recht und -Prozess. Alle Gebiete sind mit gleicher Sorgfalt und Uebersichtlichkeit behandelt. Auch dem Verkehrsrechte, insbesondere dem Eisenbahnwesen (S. 97 ff.) und Eisenbahn-

recht (S. 643 ff.) und den damit verwandten Materien sind ausführliche Darstellungen gewidmet. Das Buch kann daher den Eisenbahnkreisen warm empfohlen werden.

Dr. Eger, Berlin.

Strutz, Dr., Geh. Finanzrat und vortr. Rat. Die Besteuerung des Gewerbebetriebes im Umherziehen, des Wanderlagerbetriebes und der Eisenbahnen. Berlin. Verlag von C. Heymann.

Von dem Inhalte dieser Textausgabe mit Anmerkungen interessieren hier nur die kurzen Erläuterungen zu den Gesetzen von 1853 und 1867, betreffend die Besteuerung der preussischen Privatbahnen. Die Rechtsprechung scheint sich mit diesen Gesetzen noch wenig befasst zu haben, in den Bemerkungen wird vorzugsweise der Einfluss anderweitiger Gesetzesvorschriften geprüft. Das Büchlein wird sich den beteiligten Kreisen als ein sehr nützliches Hilfsmittel erweisen.

W. Coermann, Mülhausen i. E.

Diena, G. Trattato di diritto commerciale internazionale ossia il diritto internaz. privato commerciale. 2 vol. Firenze 1900—1903. Frat. Cammelli.

Gämlich, Rich. Das Enteignungsgesetz für das Königreich Sachsen vom 24. Juni 1902. Mit Erläuterungen. Dresden 1903. H. Henkler.

Hacker, Paul. Die Beiräte für besondere Gebiete der Staatstätigkeit im Deutschen Reiche und in seinen bedeutenderen Gliederstaaten. Berlin 1903.

Hippel, W. v. Reichsgesetz über die Naturalleistungen für die bewaffnete Macht im Frieden, nebst den zugehörigen in Preussen geltenden Bestimmungen. Berlin 1903. J. Guttentag.

Kopf, Fr. Das Hinterlegungsverhältnis. Das Rechtsverhältnis zwischen der öffentlichen Hinterlegungsstelle und den an der Hinterlegung Beteiligten. Berlin 1903.

Pannier, K. Handelsgesetzbuch nebst dem Reichshaftpflichtgesetz und dem Reichsgesetze betr. die Inhaberpapiere mit Prämien. Textausg. m. Anm. 8. Aufl. Leipzig 1903. Reclam.

Pascaud, H. Le Contrat de travail au point de vue économique et juridique, et l'Utilité de sa réglementation legislative. 2 éd. Paris 1903. Fontemoing.

Seydel, F. Eisenbahndirektions-Präsident. Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874. 3. neubearbeitete Auflage. Berlin 1903. Carl Heymanns Verlag.

III. Abhandlungen aus Zeitschriften.

Bieberfeld, Dr. Die Annahme des Gutes durch den Empfänger (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. XI Nr. 10). — Untergang eines Frachtgutes mit versicherter Lieferzeit (Nr. 11). — Die Hamburger Verkehrsstockungen und der Begriff der höheren Gewalt (Nr. 11). — Wem gehört die zur Disposition gestellte Ware? (Nr. 13). — Eintritt eines nachfolgenden Frachtführers (Nr. 15). — Einziehung der Nachnahme durch die Bahnverwaltung (Nr. 20). — Das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers (Nr. 21). — Der Annahmeverzug des Empfängers (Nr. 22). — Eine eigenartige Auslegung des § 53 Eisenb.-Verk.-Ordn. (Nr. 23).

C. F. H. Haftung der Eisenbahn für Zollgüter (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. XI Nr. 16).

E—n, Dr. Zur Revision des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. XI Nr. 15, 16). — Die neuen Zusatzbestimmungen vom 1. April 1903 zum Tarif Teil I (Nr. 18, 19).

Eger, Dr. G., Reg.-Rat. Die polizeiliche Prüfung der Kleinbahnunternehmungen zum Zwecke der Genehmigung (Schluss) (Mitt. d. Ver. deutsch. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1903 Heft 3 S. 126).

Glauheim, Dr. Ueber die Abgrenzung der Rechte des Absenders und Empfängers beim Frachtvertrage (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. XI Nr. 12).

Gmür, Dr. M., Prof. Die Revision des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes und die Haftpflicht der Automobile (Zeitschr. d. Bern. Jur.-Ver. XXXIX Heft 3 S. 145).

H . . . . Der Einwand der höheren Gewalt bei Lieferfristüberschreitungen unter besonderer Berücksichtigung der Hamburger Verhältnisse (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1903 Nr. 27).

Hertzer, Dr. W. Ist die Bestimmung in § 31 Abs. 2 der Eisenbahnverkehrsordnung rechtsgültig? (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1903 Nr. 20.)

Hilse, Dr. K., Prof. Die Beschwerdefrist nach § 52 des Kleinbahngesetzes (Die Selbstverwaltung 1903 Jahrg. 30 Nr. 10 S. 145). — Steuerüberbürdung der Kleinbahnbetriebe (Zeitschr. f. d. ges. Lok.- u. Strassenb.-Wes. 1903 Jahrg. 22 Heft 1 S. 14).

Hilscher, Dr. F. Die Eisenbahngesetzgebung des Jahres 1902 (Oesterr. Eisenb.-Zeitg. XXVI Nr. 12, 13).

Keyssner, Dr. Das Mietskündigungsrecht des versetzten Beamten (Das Recht VII 1903 Nr. 9 S. 224).

Krasny, Dr. Arnold. Das schweizerische Bundesgesetz vom 24. Juni 1902, betr. die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen und der derzeitige Stand der Gesetzgebung über Elektrizität (Oesterr. Eisenb.-Zeitg. XXVI Nr. 10, 11).

Latka, Dr. Staatsbahn- oder Privatbahn-System? (Oesterr. Eisenb.-Zeitg. XXVI Nr. 13).

Leéder, O., und **Rosenberg, Dr. H.** Die Umgestaltung der Eisenbahngütertarife Oesterreichs (Oesterr. Eisenb.-Zeitg. XXVI Nr. 7 und 8).

Liebmann, A. Ueber die Bedeutung der Kleinbahnen für den öffentlichen Verkehr, mit besonderer Berücksichtigung der in Deutschland gemachten Erfahrungen (Oesterr. Eisenb.-Zeitg. XXVI Nr. 8, 9).

Meitner, Dr., Philipp. Zur Kompetenz in Frachtstreitigkeiten (Allg. Tarif-Anz. XXII 1903 Nr. 13).

Muschweck. Schnellzugsgut (Zeitg. d. Ver. deutscher Eisenb.-Verw. 1903 Nr. 18). — Frachtzuschläge im Güterverkehr (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. XI Nr. 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17). — Güterbegleitpapiere, Güterannahme und Güterausschluss (Nr. 18, 19, 20, 21, 22, 23).

Nelken, Reg.-Rat. Der Lohnanspruch des gewerblichen Arbeiters bei Dienstverhinderung infolge unverschuldeten Unglücks (D. Jur.-Zeitg. VIII Nr. 9 S. 210).

O. F. Haftung des Spediteurs für die Sorgfalt beim Entladen von Wagenladungen (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. XI Nr. 21).

Pannenberg, Geh. Ob.-Reg.-R. Ueber die Beschaffung von Grund und Boden zum Bau von Staatseisenbahnen durch die Kreise (Preuss. Verw.-Bl. XXIV Nr. 24 S. 369).

Reindl, Dr. M. Ist die Bestimmung im § 31 Abs. 2 der Eisenbahnverkehrsordnung rechtsgültig? (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1903 Nr. 38).

Senckpiehl, Dr. Die Haftung der Eisenbahn für verspätete oder unterbliebene Benachrichtigung von der Ankunft des Gutes (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. XI Nr. 17).

Silberschmidt, Dr. W. Die Haftung der Eisenbahnbeamten nach dem Zollstrafrecht (Das Recht VII 1903 Nr. 7 S. 173).

Sitte, Reg.-Rat. Enteignungsgesetz und Lageplan (Zeitschr. des österr. Ingen.- und Archit.-Ver. Wien. Jahrg. 55 Heft 16).

Strobl, Emil. Entwicklung des österreichischen Staatseisenbahnnetzes und seiner Verwaltung (Schluss) (Oesterr. Eisenb.-Zeitg. XXVI Nr. 6).

Weinberg, Dr. Emil. Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in der Schweiz und ihre Folgen (Oesterr. Eisenb.-Zeitg. XXVI [1903] Nr. 15 S. 178).

Die wesentlichen gesetzlichen und verordnungsmässigen Bestimmungen über das Eisenbahnwesen (Bayr. Verk.-Hefte. München 1903. Heft 50/51).

Das Koalitionsrecht der Eisenbahnarbeiter (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1903 Nr. 20). — Ueber die Beschaffung von Grund und Boden zum Bau von Staatsbahnen durch die Kreise (Nr. 25).

Die Verjährung der Fracht- und Zuschlagsforderungen (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. XI Nr. 10). — Verlust von Niederlagescheinen (Nr. 11). — Die Haftung der Zollverwaltung in Bezug auf die öffentlichen Niederlagen (Nr. 13, 21). — Haftung der Eisenbahn für eine in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erfolgte Beschädigung des Gutes (Nr. 14). — Hat der Spediteur die Pflicht, sich nach dem Verbleib der versendeten Ware zu erkundigen? (Nr. 14.) — Lohnabzüge (Nr. 15).

„Höhere Gewalt" als Entschädigungsgrund für Lieferungs-Verzug (Nr. 17). — Haftung der Eisenbahn für verspätete Ablieferung (Nr. 18). — Regeln für die Wiederausfuhr von Waren aus dem Gewahrsam der russischen Zollämter (Nr. 18). — Die Haftung des Frachtführers für den Unterfrachtführer (Nr. 19).

Die Vorschläge der Wiener Kammer zur Revision des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Allg. Tar.-Anz. XXII 1903 Nr. 14 S. 238).

Le crédit public et le rachat des chemins de fer (L'économiste français. Paris. Bd. 31 Heft 12).

Railway bills for 1903 (Railway News London Nr. 2047). — Industrial partnership between employers and employed (Nr. 2048). — American Interstate Commercial Law (Nr. 2049).

Einheitliche reglementarische Bestimmungen für den internationalen Eisenbahntransport (Zeitschr. f. d. intern. Eisenb.-Transp. XI Nr. 4 S. 116).

IV. Gesetzgebung.

Braunschweig. Gesetz vom 5. März 1903, betr. Verkehr mit Kraftfahrzeugen (Ges.- u. Verordn.-Bl. S. 51).

Deutsches Reich. Kaiserl. Erlass vom 16. Februar 1903, betr. Vorschriften über Dienstwohnungen der Reichsbeamten (Zentr.-Bl. f. d. D. R. 1903 S. 61).

— Bek. des Reichskanzlers vom 17. Februar, 13. März und 15. April 1903, betr. Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs (E.V.Bl. 1902 S. 73 u. 98, R.G.Bl. S. 25 41 u. 198). — vom 12. und 20. März und 30. April 1903, betr. Aenderung der Militärtransportordnung (E.V.Bl. S. 98 u. 103, R G.Bl. S. 41, 60 u. 213). — vom 15. März 1903, betr. Aenderungen der Anlage B. zur Eisenb.-Verk.-Ordn. (E.V.Bl. S. 98, R.G.Bl. S. 45). — vom 27. März 1903, betr. die VIII. Ausgabe der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügten Liste (R.G.Bl. S. 125—146).

Frankreich. Verordnung des Präsidenten der Republik vom 25. Februar 1903, betr. den Ausschuss für den technischen Eisenbahnbetrieb (Journ.-Offic. Nr. 62 vom 4. März 1903 S. 1366).

Hamburg. Bek. vom 2. Februar 1903, betr. die Beschädigung von Telegraphen-Anlagen (Amtsbl. 1903 S. 91).

Oesterreich. Verordn. d. Eisenb.-Minist. vom 2. Februar 1903, womit Bestimmungen behufs Durchführung des Gesetzes vom 28. Juli 1902 R.G.Bl. Nr. 156, betr. die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten von Eisenbahnen und in den

Hilfsanstalten derselben verwendeten Arbeiter getroffen werden (R.G.Bl. 1903 Nr. 28, E.V.Bl. XVI Nr. 16).

— Erlass vom 3. Januar 1903 an sämtliche Kleinbahnunternehmungen, betr. die Stempelpflicht der Anweisungen (Legitimationen) zur freien oder ermässigten Fahrt (Nr. 18).

— Verordn. d. Eisenb.-Minist. vom 17. Februar 1903, betr. die Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen des mit Verordnung vom 10. Dezember 1892 R.G.Bl. Nr. 207 mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1893 eingeführten Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder VI. Nachtrag (R.G.Bl. 1903 Nr. 29, E.V.Bl. XVI Nr. 22).

— Erlass des k. k. Eisenb.-Minist. vom 17. Februar 1903, betr. die Hinausgabe des VI. Nachtrages zum Eisenbahn-Betriebs-Reglement (E.V.Bl. XVI Nr. 22). — vom 5. März 1903, betr. den Schutz alleinreisender unmündiger Personen (Nr. 35).

Oldenburg. Gesetz vom 17. März 1903, betr. die Befugnis der Eisenbahndirektion zum Erlass von Strafverfügungen bei Uebertretungen von Bahnpolizeivorschriften (Ges.-Bl. S. 603).

Preussen. Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 7. März 1903, betr. Transportvergünstigungen auf Kleinbahnen (E.V.Bl. S. 85, Zeitschr. f. Kleinb. X S. 215). — vom 23. März 1903, betr. Unfallverhütungsvorschriften (S. 91). — und des Finanzministers vom 16. März 1903, betr. die Gewährung von Tagegeldern und Reisekosten für die als Mitglieder von Aufsichtsräten oder Vorständen der Aktiengesellschaften etc. bestellten Staatsbeamten (Zeitschr. f. Kleinb. X (1903) S. 256). — des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 14. Mai 1903, betr. den Ausschluss gewisser Gegenstände von der Beförderung oder die nur bedingte Zulassung gewisser Gegenstände zur Beförderung auf Kleinbahnen (S. 317).

Russland. Kaiserl. Erlass vom 11./23. Dezember 1902, betr. Verlängerung des Bestehens der vorläufigen Organisation des Ministeriums der Verkehrswege (Verordn.-Bl. d. Minist. d. Verk.-Anst. v. 8./20. Februar 1903).

— Vorschriften, betr. die Einhebung von Gebühren für die eisenbahnseitige Ausführung der im Art. 78 des allgemeinen Gesetzes der russischen Eisenbahnen vom 12. Juni 1885 vorgesehenen Anweisungen des Verfügungsberechtigten (Russ. Sammlg. der Ges. u. Verordn. der Regier. v. 18. Februar 1903 a. St. Nr. 17).

Schweiz. Bundesratsbeschluss, betr. Abänderung des § 9 Abs. 4 des Transport-Reglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 26. März 1903, gültig vom 1. Mai 1903 (Preuss. Eisenb.-Arch. 1903 S. 710).

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Bundesgesetz vom 7. Februar 1903, betr. die Abänderung des Bundesverkehrsgesetzes vom 4. Februar 1887 (Preuss. Eisenb.-Arch. 1903 S. 723).

Württemberg. Min.-Verordn. vom 8. Februar 1903, betr. Vollziehung der Unfallversicherungsgesetze (Reg.-Bl. S. 82).

Alphabetisches Sachregister.

(Die Zahlen bedeuten die Seiten.)

A.

B.

D.

E.

W.

Z.

Quellenregister.

A. Internationales Recht.

B. Reichsgesetze, Verordnungen, Reglements etc.

C. Landesgesetze, Verordnungen, Reglements etc.

Sächsische Gesetze.

D. Ausländische Gesetze, Verordnungen, Reglements etc.

Oesterreich-Ungarn.

Frankreich.

Italien.

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz i. Schles.